UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

Le Chemin de fer de Bagdad

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

ABEL MURATET



AURILLAC
IMPRIMERIE MODERNE

1914

135

Le Chemin de fer de Bagdad

FACULTÉ DE DROIT DE TOULOUSE

MM. **HAURIOU**, ✱, Doyen, professeur de Droit administratif (licence), chargé du cours de droit administratif (doctorat).

CAMPISTRON, professeur de Droit civil, chargé du cours de Droit civil (capacité).

BRESSOLLES, professeur de Procédure civile, chargé du cours de Droi civil (capacité).

ROUARD DE CARD, professeur de Droit international privé et de Droit civil comparé.

MÉRIGNHAC, ✱, professeur de Droit international public, chargé du cours de Législation et Economie coloniales.

HOUQUES-FOURCADE, professeur d'Economie politique (licence), chargé du cours d'Economie politique (doctorat).

FRAISSAINGEA, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit maritime.

GHEUSI, professeur de Droit civil, en congé.

MESTRE, professeur de Législation française des finances et de Science financière, chargé du cours de principes de Droit public (doctorat).

EBREN, professeur de Droit constitutionnel, chargé du cours de Droit public et administratif (capacité).

DECLAREUIL, professeur d'Histoire générale du Droit français, chargé du cours d'Histoire du Droit public français (doctorat).

POLIER, professeur d'Economie politique (licence), chargé du cours d'Histoire des Doctrines économiques (doctorat), en mission.

THOMAS, professeur de Droit romain, chargé des cours d'histoire du Droit français (doctorat) et d'histoire du Droit méridional.

CÉZAR-BRU, professeur, chargé des cours de Droit civil et de Législation et Economie rurales (doctorat).

MAGNOL, professeur de Droit criminel, chargé des cours de Science pénitentiaire et de Droit pénal spécial.

FLINIAUX, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain (licence) et du cours de Droit civil comparé (doctorat).

PERREAU, professeur, chargé des cours de Droit civil, de Législation et Economie industrielles et de Législation du Travail.

DUGARÇON, docteur en Droit, chargé du cours d'Economie politique (licence), de Droit public (licence) et d'Histoire des Doctrines économiques (doctorat).

SERMET, docteur en droit, interrogateur-examinateur.

BLAZY, docteur en droit, interrogateur-examinateur.

CLAVELIER, licencié ès-lettres, secrétaire des Facultés de Droit et des Lettres,

WALLON, Professeur honoraire.

Président de la Thèse : M. HAURIOU.

Suffragants : MM. POLIER. THOMAS.

La Faculté n'entend approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

Le Chemin de fer de Bagdad

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

ABEL MURATET

AURILLAC
IMPRIMERIE MODERNE
—
1914

BIBLIOGRAPHIE

A). Ouvrages.

BÉRARD (V). — « La politique du Sultan » ; chez Colin, Paris, 1897, in-12.

— « La Macédoine », chez Colin ; Paris, 1900, in-12.

— « La France et Guillaume II » ; chez Colin, Paris, 1907, in-12.

— « Le Sultan, l'Islam et les Puissances » ; chez Colin, Paris, 1908, in-12.

CARLES (G.). — « La Turquie économique » ; Chevalier et Rivière, Paris, 1907, in-16.

CHÉRADAME (A.). — « La question d'Orient : La Macédoine, le chemin de fer de Bagdad » ; Plon, Paris, 1903, in-16.

CUINET (V.). — « La Turquie d'Asie » ; E. Leroux, Paris, 1890-1895, in-18, 4 volumes.

COTENSON (L. de). — « Chrétiens et Musulmans » ; Plon, Paris, 1901.

DELAYGUE. — « Essai sur les finances ottomanes » ; Thèse, Paris, 1913.

DUBOIS et KERGOMARD. — « Précis de Géographie économique » ; Masson et Cie, éd., 1909.

FALLEX et HENTGEN. — « L'Asie au début du XXe siècle ; Delagrave, éd.

FRASER (D.). — « The short Cut to India » ; Nash, London et W. Blackwood, and Sons, Edinburgh, 1909, in-8.

FREYCINET (de). — « La question d'Egypte » ; Calman-Lévy, Paris, 1905, in-8.

GAULIS (G.). — « La ruine d'un Empire » ; Colin, Paris, 1914.

GOLZ (vonder). — « Anatolische Ausflüge » ; Schale et Grund, Berlin, 1897.

GROTHE (L. H.). — Die Bagdad bahn und das schwabische Bauer-element in Transkaukasien und Palestina. Gedanken zùr kolonisation Mesopotamien » ; J. I. Lehman, Münich, 1902, in-8.

GRUNZEL (J.). — « Die wirtschaftlichen Verhaltnisse Kleinasiens » ; Al. Dorn, Vienne, 1897, in-8.

HAMILTON (A.). — « Problems of the middle East » ; Fisher and Nuwin, London, 1909.

HERMANN (R.). — « Anatolische Landwirtschaft » ; W. Gruner, Leipzig, 1909, in-8.

HENRY (R.). — « Des Monts de Bohème au Golfe persique » ; Plon, Paris, 1908, in-16.

ILITSCH (A.). — « Le Chemin de fer de Bagdad au point de vue politique, économique et financier ou l'expansion de l'Allemagne en Orient » ; chez Nisch et Thron, Bruxelles, 1913.

KANNENBERG (K.). — « Kleinasiens Naturschätze » ; Borntraeger, Berlin, 1897.

LAMY (E.). — « La France du Levant » ; Plon et Nourrit, Paris, 1900.

LE COQ (R.). — « Un Chemin de fer en Asie Mineure » ; thèse Paris, 1907.

MARTIN (R.). — « Berlin-Bagdad », chez Juven.

MARTINEAU (A.). — « La France dans la Méditerranée. — Le commerce français dans le Levant » ; Guillaumin, Paris et Rey, Lyon, 1902.

NETTANCOURT-VAUBECOURT (J. de). — « Sur les grandes routes de l'Asie-Mineure » ; Ernest-Leroux, Paris, 1908.

OPPENHEIM (M. von) — « Von Mittelmeer züm Persischen Golf durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien »; Dietrich-Riemer, Berlin, Erste Band 1899, in-8° ; Zweiter Band, 1900, in-8°.

PINON (R.). — « L'Europe et l'Empire ottoman. — Les aspects actuels de la question d'Orient »; Perrin, Paris, 1908, in-8°.

PRESEL (von). — « Les Chemins de fer en Turquie d'Asie », Orell Füssli, Zurich, 1902, in-8°.

ROHRBACH (Dr P.). — « Um Bagdad und Babylon. — Vom Schaüplatz deutscher Arbeit und Zukunft im Orient » ; chez Hermann Paetel, Berlin, 1909.

— « Im Vordern Asien » ; chez Wiegandt, Berlin, 1901.

— « Die Bagdad bahn »; chez Wiegandt et Grieben, Berlin, 1902.

SAROLEA. — « The Bagdad Railway », Edinburgh, 1911, in-8°.

SCHNEIDER (S.). — « Die deutsche Bagdad bahn », Weiss, Wien und Leipzig, 1900.

SPRENGER (A.). — « Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisations feld fur die Gegenwart » ; Heidelberg.

VERNEY (V.) et DAMBMANN (G.). — « Les Puissances étrangères dans le Levant », chez Guillaumin, Paris et chez Rey, à Lyon, 1900, in-4°.

WILLCOOKS (SIR W.). — « The irrigation of Mesopotamia » ; national departement, Cairo, april 1905, in-8°, traduit par GASTON LEGRAND, « rapport sur l'irrigation en Mesopotamie » ; imprimerie nationale, Le Caire, 1911, in-8°.

B). Brochures et Articles de Revues

Année 1897

BARRÉ (P.). — « La pénétration européenne en Asie et la délimitation des frontières », dans la Revue de géographie, année 1897, t. XL, p. 440-447.

MAUNSELL (CAPT. F.). — « The Mesopotamian Petroleum Field », dans the geog. journal, année 1897, t. IX, p. 528 à 532.

OBERHUMMER (R.). — « Bericht über eine Reise in Syrien und Kleinasien » dans Peterm. Mitt. Erganzugsheft, année 1897, t. XLIII.

RUGE (W.). — « Neuere Forschungen in Kleinasien », dans geogr. Zeitschr., année 1897, t. III, p. 461 à 467.

Année 1898

FRIEDRICH (Dr E.). — « Handels und Produkdenkarten vom Kleinasien », Sternkopf, halle, 1898.

LEFRANC (A). — « L'Empire allemand et les affaires autrichiennes », dans la Revue de Droit public, n° de Janvier 1898.

Année 1899

GROTHE (L). — « Deutsche Kultur mission in Kleinasien », in die geogr. Blatter, année 1899, Tome XXII, p. 153-169.

MAERCKER (HAUPTM. G). — Beitrage zür Erforschung Kleinasiens », in Zeitschr. Gesell. Erdk. Berlin, année 1899, Tome XXXIV, p. 363 à 391.

MILLE (P). — « Colonies juives et allemandes en Palestine », dans les annales de Géogr. année 1899, Tome VIII, p. 160-169.

MILLE (P.). — « Les intérêts français en Syrie et en Palestine », dans le Bulletin de la Soc. Géogr. comm^le de Paris, année 1899. Tome XXI, p. 196 à 200.

X'''. — « die deutsche Bagdad bahn », in Alldeutsche Blatter, nº du 17 décembre 1899.

Année 1900

ROHRBACH (Dr P). — « Armenien und Kurden », in Vehr. Gesell. Erdk., année 1900, Tome XXVII, p. 128 à 183.

MORGAN (J. de). « Notes sur la Basse Mésopotamie » Bulletin de la Société de géographie, année 1900, 2e semestre, tome II.

Année 1901

KURCHOFF (OBERLENTt). — Eisenbahnen und Eisenplane in Klein und Mittelasien, Persien und afghanistan », in geographische Zeitschrift de Novembre 1901, p. 616 Leipzig-Teubner.

X'''. — « The Focus of Asiatic Policy », in the National Review de Juin 1901, p, 623 à 639.

Année 1902

HILDEBRANDT (OBERLENTt). — « die Bagdad bahn », dans internationale Revue über die gesammten armeen und Flotten, n° de Mars 1902, Dresde, von Witzleben.

IMBERT DE LA TOUR (J). — Sous le pseudonyme de BRISSE (A). — « Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman » Revue de géographie, nos d'avril, de mai et de juin 1902, pages 185-200, 294-311, 386 403.

HOGARTH (D.). — « The Bagdad Railway », in the National Review, n° de mai 1902.

ROGALLA VON BIEBERSTEIN (OBERBENTt). — « Le Canal de Suez et le Chemin de fer de Bagdad », dans la revue « Ueberall », article reproduit dans la Revue du Cercle Militaire, les 22 mars 1902 (n° 12) et 29 mars 1902 (n° 13).

ROHRBACH (Dr P.). — « Die Bagdad bahn », in die Zeit, Berlin, n° du 30 janvier 1902, p. 548 à 551.

VAMBÉRY (A.). — « L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie », dans « la Revue », n° du 1er août 1902.

WAGNER (H.). — « Die Ueberschätzung der Anbauflache Babylonien und ihr Ursprung », Methodische Bedenken, Nachr. Ges. Wiss., année 1902, Heft. 2, p. 224 à 298, Göttingen.

X... — « Die Bagdad bahn und persiche Golf », dans Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten, n° de juin 1902.

Année 1903

HENRY (R.). — « L'intérêt français en Asie Occidentale, le Chemin de fer de Bagdad et l'alliance franco-russe », dans la Revue diplom. et consul., 7e année, n° 151, 1er juin 1903, p. 673 à 682.

IMBERT DE LA TOUR (J.). — « Le Chemin de fer de Bagdad et l'opinion anglaise », dans la Revue diplom. et consul., 7e année, n° 150, 15 mai 1903, p. 609-615.

— (Sous le pseudonyme de BRISSE (A.). — « Le réseau ferré de l'Asie-Mineure » dans les Annales de Géographie, année 1903, tome XII, p. 175 à 180.

— (Sous le pseudonyme de BOHLER (H.), « le Chemin de fer de Bagdad. — Les intérêts français et anglais en Turquie », dans les questions diplomatiques et coloniales, 7e année, n° 145, 1er mars 1903, p. 273 à 295.

Année 1904

DUCKERTS (J.). — « La Turquie d'Asie », recueil consulaire, année 1904, tome 127, pages 1-244, chez Vromant et Cie, Bruxelles.

X'''. — « Le chemin de fer du Hedjaz », dans les annales de géographie, année 1904, t. XIII, p. 281 et suivantes.

Année 1905

CATTIAU (M.). — « Le chemin de fer de Damas à la Mecque », dans la Revue Econom. intern., 2e année, vol. I, n° 2, 15-20 février 1905, p. 370 à 392.

Muesselmann (L.). — « Les intérêts économiques allemands en Orient », dans la Revue Econom. intern., 2e année, volume III, 15-20 septembre 1905, p. 609-634.

X'''. — « Le chemin de fer de Bagdad », dans la géographie, année 1905, tome XI, p. 50 et suivantes.

Année 1906

Bérard (V.). — « Vers la Mecque », dans la Revue de Paris, année 1906, nos des 1er août, 15 août et 1er septembre ; pages 640-672, 868-894 et 195-225.

Année 1907

Bérard (V.). — « Vers Bagdad », dans la Revue de Paris, année 1907, nos des 1er mai, p. 194-224 ; 15 mai, p. 416-448 ; 1er juin, p. 646-672 et 1er juillet p. 179-224.

— « Guillaume II à Londres », dans la Revue de Paris, année 1907, no du 15 novembre.

Dubief (F.). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans la Revue Bleue, nos des 18 et 25 mai 1907.

Durand (A.). — « Les Français et les Allemands en Turquie », Conférence à l'Union des Associations des anciens élèves des Ecoles supérieures de Commerce, reproduite dans la Vie Financière des 26 février et 1er mars 1907.

Fréville (E.). — « Vers Bagdad », dans la Nouvelle Revue du 1er février 1907, tome XLIV, p. 375-385.

Lair (M.). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans la Revue Bleue du 6 avril 1907.

Imbert (P.). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans la Revue des Deux Mondes du 1er avril 1907, p. 655 à 682.

PINON (R.). — « La rivalité des puissances dans l'Empire ottoman », « Revue des Deux Mondes » du 15 novembre 1907.

Année 1908

FNASER (D.). — « Quelques problèmes du Golfe persique ». Conférence à la Central Asian Society, compte-rendu dans un Editorial du Times du 9 janvier 1908.

LIGONNIÈRE (G.). — « De Hambourg à Bagdad », dans la France de Demain, N° de juin 1908.

Année 1909

BONIN (C.-E.). — « Le Chemin de fer du Hedjaz », dans les Annales de Géogr., année 1909, tome XVIII, p. 416 à 432.

GODARD (L.). — « L'irrigation de la Mésopotamie; les projets de Sir William Willcooks », dans le Génie civil du 16 octobre 1909, tome LV, p. 454-458.

GWINNER (A. von). — The Bagdad railway and the question of britisch cooperation », dans la Revue « The Nineteenth Century » de juin 1909, p. 1084 à 1094.

PERRAUD (R.). — « L'Allemagne et le Bagdad bahn », dans la « Revue », du 1er mars 1909.

SAYOUS (A.). — « La France et le Chemin de fer de Bagdad » dans l'Opinion du 4 décembre 1909.

Année 1910

LÉMONON (E.). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans la Revue Générale de Droit international public, mai-juin 1910, n° 3, p. 201 à 221.

X''' — « Les Chemins de fer en Asie Mineure et la ligne du golfe Persique », dans le Journal des Transports du 22 janvier 1910.

W''' — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans le Moniteur Industriel du 27 août 1910.

Année 1911

GERVAIS (A). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans l'Information, n°ˢ des 9 février, 11 février et 15 février 1911.

LYNCH (F.-B.). — « The Baghdad Railway : The new Conventions », dans la Fortnightly Review, de mai 1911, pages 771-781.

— « The Baghdad Railway », dans la Fortnightly de mars 1911.

ROHRBACH (Dr P.). — « Die Bagdad bahn », ops. de 82 pages, éd. chez Wiegandt et Grieben (G. K. Sarasin), Berlin 1911.

Année 1912

BELLET (D.).— « Le Chemin de Bagdad et les Nouvelles Routes commerciales de demain », dans l'Information, n°ˢ des 18 juin et 21 juin 1912.

Année 1913

REY (A.). — « Les Chemins de fer Ottomans en 1911 », dans la Correspondance d'Orient, du 1ᵉʳ mai 1913, p. 397 à 403.

SAINT-BRICE. — « L'affaire de Bagdad », dans la Correspondance d'Orient du 1ᵉʳ juin 1913, p. 433 à 441.

SAMNÉ (Dr G.). — « La question Syrienne » dans la Correspondance d'Orient, du 16 janvier 1913, p. 49 à 53.

SAUZÈDE (A.). — « La renonciation au Bagdad bahn, ses raisons et ses effets », dans l'Information du 7 septembre 1913.

VIMARD (H.). — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans l'Illustration du 29 novembre 1913.

X***. — « Le Chemin de fer de Bagdad », dans le Journal des Transports, nº du 25 janvier 1913.

Année 1914

CALFAS (P.). — « L'irrigation de la Mésopotamie. — Le barrage d'Hindieh sur l'Euphrate », dans le Génie civil du 14 mars 1914, t. LXIV, p. 394 et suivantes.

PHILOUZE (H.). — « La mise en valeur économique et rationnelle de l'Asie Mineure », dans l'Information des 16 et 22 avril 1914.

Le Bulletin du Comité de l'Asie française, années 1899-1914.

Les Questions diplomatiques et coloniales, années 1898-1914.

Les Rapports Commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. — Office National du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau, Paris. Années 1890 à 1914.

Les Rapports annuels de la Deutsche Bank. — Années 1900 à 1913.

Le Journal Officiel, notamment du 21 janvier 1902, du 28 Décembre 1909, p. 3799 et sts, du 13 janvier 1911 p. 17 et sts du 16 mai 1913, p. 1430 et sts.

Le Times.

Le Temps.

Les Débats.

AVERTISSEMENT

On parle beaucoup, on a surtout beaucoup parlé du Chemin de fer de Bagdad. Il apparut, dès l'origine, qu'il n'était pas un chemin de fer comme les autres, uniquement destiné comme les autres au transport des voyageurs et des marchandises.

A peine était-il concédé, que déjà, M. Gibson Bowles disait à la Chambre des Communes : « Cette entreprise constitue à la fois une fraude financière et une conspiration politique. » Peut-être faut-il voir dans ces paroles quelque exégagération. Elles semblent toutefois confirmées, depuis tantôt quinze ans, par les articles que revues et journaux allemands, russes, français, anglais, ne cessent de consacrer au Bagdad, par les débats parlementaires, qui se déroulent périodiquement autour de la construction de cette voie ferrée, et aussi par l'attitude, que les divers gouvernements ont cru devoir prendre à son égard.

Il est malaisé de se faire une opinion certaine sur le Chemin de fer de Bagdad : les informations et les appréciations, qui ont été données et qui, aujourd'hui encore, nous parviennent de tous côtés, sont parfois contradictoires ; l'affaire est jugée diversement, suivant le point de vue auquel on se place.

Ecrire l'histoire du Bagdad nous a néanmoins tentés. Il nous a semblé intéressant d'étudier cette entreprise dans ses origines et d'en dégager les conséquences. Le moment, d'ailleurs, nous paraît opportun : la pièce qui se joue sur ce théâtre oriental, touche au dénouement. Les acteurs — grands et petits — ont tenu leur rôle. On s'apprête à baisser le rideau sur la scène du dernier acte.

Aurillac, le 20 avril 1914.

CHAPITRE I

La Turquie d'Asie

Considérations générales. — Les diverses régions de l'Asie Turque : l'Anatolie, l'Arménie, la Syrie, la Palestine, la Mésopotamie, l'Irak arabique. — Etat de l'agriculture dans les provinces de l'Asie Turque. Les richesses agricoles de ces contrées. Possibilité de les remettre en valeur. — La question des irrigations en Mésopotamie. Le projet Willcooks. — Les richesses minérales. — Etat du Commerce et de l'Industrie. — Causes de la décadence de l'Asie Occidentale.

Considérations générales. — L'histoire de l'Asie Mineure repose sur les caractères géographiques du pays. Géographiquement et historiquement, l'Asie Mineure est un carrefour de nations. Elle a été le point de rencontre des Assyriens, des Egyptiens, des Grecs, des Perses ; plus tard, elle a été disputée entre les Romains et les Parthes, les Byzantins et les Sassanides, entre le monde occidental et le monde musulman. Aujourd'hui, sa grande importance tient encore à cette

situation géographique de zône de passage. Elle est restée la terre où se rejoignirent l'Orient et l'Occident.

Par cela même qu'elle est un carrefour de nations, l'Asie Mineure est peuplée, depuis l'antiquité, des éléments les plus divers. Seulement, ces éléments ne se sont guère mélangés. La nature montagneuse du pays a comme conséquence son morcellement et l'Asie Mineure manque d'unité ethnographique et politique, comme elle manque d'unité géographique.

Les diverses Régions de l'Asie turque. — Une imposante chaîne de montagnes, le Taurus, coupe l'Asie ottomane en son milieu et la divise en deux régions distinctes. Au nord, les vastes plateaux, l'Anatolie et l'Arménie, le royaume vraiment turc ; au sud, les grandes plaines brûlées ; la Mésopotamie et l'Irak arabique, le royaume, où prédomine l'élément arabe et qui s'étend jusqu'aux bords de l'Océan Indien ; le long de cette deuxième région, aujourd'hui désolée, entre la Méditerranée et l'Euphrate, un ruban plus fertile et plus riche, la Syrie et la Palestine.

Les différences profondes entre les régions situées de part et d'autre du Taurus (1), n'excluent pas les

(1) Les différences entre les régions que sépare le Taurus sont même de nature telle, qu'on a pu, avec quelque apparence de raison, conseiller à la Turquie d'abandonner toutes les régions du Sud : « Se séparer de tous les territoires, qui ne sont pas « intimement unis à l'Anatolie, écrit Rohrbach, serait pour la « Turquie le meilleur moyen d'avoir une existence sûre et stable « parmi les nations. L'Anatolie constitue presque exclusivement « tout son réservoir d'hommes et, avec de pareilles ressources,

contrastes qu'il est aisé d'observer au sein même de chacune d'elles. Nulle part, en fait, le pays n'est homogène (1). On cherche vainenement chez les divers peuples, qui se mêlent dans cette contrée légendaire de la Tour de Babel, une communauté d'origine, d'idées, de sentiments, de souvenirs ; on ne trouve chez eux

« il semble difficile de défendre un empire qui s'étend sur trois « parties du monde..... Mais, ajoute Rohrbach, à quoi bon dis- « cuter cette question ? La Turquie, comme chacun sait ne « consentira jamais à une pareille amputation. » Dr PAUL ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, page 9, chez Wiegandt, Berlin, 1912.

Conseil de suicide admirable, que de tous temps la Turquie ne manqua pas de recevoir de ses meilleurs amis ! Aujourd'hui, d'ailleurs, il n'est plus exact de dire que l'Anatolie doit fournir presque exclusivement tout le contingent de l'armée ottomane : Habdul-Hamid, déjà sur la fin de son règne, avait essayé d'enrôler les Kurdes dans des régiments d'une organisation analogue à celle des cosaques russes et la jeune Turquie, depuis, a astreint les sujets chrétiens au service militaire. Ils figuraient même toujours en première ligne dans les chocs furieux que l'empire ottoman eût à soutenir l'an dernier contre les Etats Balkaniques.

(1) Dans son rapport sur « la situation économique, commerciale, industrielle et agricole de la province de Bagdad en 1891 », M. JEANNIER, consul de France, écrit sous la rubrique « *Populations-Métiers* » (page 5 de son rapport) : « La province est une « mosaïque de races, de religions et de langues. Les *musulmans* « *chiites* (Persans arabisés), qui forment le fond de la population, « exercent dans les villes les métiers d'épiciers-droguistes, tisse- « rands, marchands drapiers, teinturiers.... Les *musulmans* « *sunnites* (Arabes) sont bergers, agriculteurs, fruitiers, graine- « tiers, boulangers... ; les *Turcs*, fonctionnaires et officiers ; « les *Kurdes*, qui se répartissent entre les deux sectes maho- « métanes, sont gendarmes et portefaix ; les *Juifs*, répandus « partout, sont merciers, fripiers, usuriers, comptables.. bijou- « tiers et fabricants d'antiquités babyloniennes. Ils partagent ce

que croyances, aptitudes, aspirations opposées et ce heurt perpétuel de tendances ne constitue peut-être pas une des moindres causes de la décadence de l'Asie Occidentale. Minée par les conflits religieux, politiques et sociaux, cette terre d'élection, autrefois si prospère, cessa de bonne heure de se développer et ne tarda pas à tomber au rang des pays pauvres et déchus.

Etat de l'Agriculture. — Dans toutes les provinces de l'Asie turque, l'agriculture n'offre plus en général que de médiocres ressources.

« Le faible rendement des cultures en Anatolie, déclare une relation des plus autorisées, résulte du peu « de perméabilité du sol à la pluie, la terre étant pres« que partout extrêmement fine et dure. La plus grande « partie de la pluie s'écoule presque immédiatement « dans les rivières ou s'évapore sous l'influence de la « chaleur et des vents, avant de pouvoir pénétrer le sol. « Il en résulte de longues périodes de sécheresse. On

« dernier monopole avec les *Persans*, qui y ajoutent les antiquités « sassanides ; les *Arméniens*, catholiques ou schismatiques, en « général, les chrétiens indigènes, *Syriens* ou *Chaldéens*, assez « nombreux dans la région de Mossoul, sont employés de com« merce, joailliers, tailleurs, cabaretiers... Les *Tell-Keiffi*, des« cendants des Assyriens, sont mariniers, domestiques et vidan« geurs ; les hérétiques Nestoriens, vanniers ; les *Soubba*, « disciples de St-Jean-Baptiste, orfèvres et émailleurs. Je ne « parle que pour mémoire des *Turcomans*, des *Afghans* et des « *Indiens*, qui constituent la population flottante. Ces derniers « sont concierges ou gardiens de nuit dans les *maisons anglai« ses...* » *(Moniteur officiel du Commerce du 6 octobre 1892)*. Ce mélange invraisemblable de nationalités se retrouve à de rares exceptions près, dans toutes les provinces de l'Asie Turque.

« pourrait cependant, semble-t-il, porter remède à cet « état de choses, en rendant le sous-sol un peu plus meu- « ble. Il suffirait pour cela d'introduire chez les paysans « la charrue ordinaire en usage dans l'Europe de l'Ouest « et qui creuse à 15 ou 25 centimètres, afin de remplacer « la pioche en bois, « le saban », employée actuellement « dans toute l'Anatolie (1) ».

La situation de l'agriculture en Arménie ne paraît pas différente et notre représentant à Erzeroun, un des centres les plus importants de cette contrée, écrivait en 1891 : « L'agriculture ne saurait donner beaucoup, « tant à cause du peu de terrains arables qu'on rencon- « tre dans cette région montagneuse que des procédés « primitifs de culture et de la rigueur excessive du « climat. Avec une population tant soit peu dense, le « villayet d'Erzeroun ne pourrait pas se suffire. Le sol « en est léger et sablonneux et les rendements sont déri- « soires. Aussi, les paysans végètent-ils dans la plus « grande misère. Les engrais chimiques sont inconnus « et, quant à ceux qu'on tire des animaux domestiques, « ils sont recueillis avec soin pour servir de combusti- « ble, qui est de toute première nécessité. La fertilité « des terres s'épuise donc peu à peu, de sorte que « l'agriculteur se considère heureux, quand au bout « d'une année de labeur, il peut acquitter la dîme et les « impôts et avoir un excédent sur sa consommation et

(1) Rapport annuel du service d'agriculture de la Société des Chemins de fer ottomans d'Anatolie, Roscielski, Anatolien, 1905.

« ses semailles. Encore ne se nourrit-il que d'orge et de « seigle (1). »

Au point de vue agricole, la Mésopotamie n'est pas mieux partagée. En 1900, M. de Morgan, à son retour d'un voyage dans cette contrée, formulait les observations suivantes : « Nul n'ignore ce que fut la Chaldée, « ce présent du Tigre et de l'Euphrate, de même que « l'Egypte fut un don du Nil. A l'époque de sa splen- « deur, la Chaldée jouissait d'une abondance prodi- « gieuse : coupée en tous sens de canaux, largement « arrosée, couverte de villes et de villages, elle pouvait, « à juste titre, passer pour le paradis terrestre. Peu à « peu, la fertilité diminua par le comblement des canaux. « Enfin, arrivèrent les Musulmans qui avec leur impré- « voyance habituelle, donnèrent le coup de grâce à ce « grenier de l'Orient. Aussi aujourd'hui, ne compte-t-on « plus qu'environ 4 habitants par kilomètre carré, quand « les parties fertiles de la vallée du Nil possèdent plus « de 200 habitants par kilomètre carré.

« La Mésopotamie est donc bien déchue de la vieille « prospérité chaldéenne. On ne reconnaîtrait plus ici ces « pays si riches, où le blé rendait au témoignage d'Hé- « rodote 200 et plus pour un. Dans la région inférieure « du Tigre et de l'Euphrate, qui a surtout souffert, les « terres sont maintenant presque entièrement stériles et « livrées aux incursions des nomades pillards. Un di- « xième de ce que fut la Chaldée est couvert uniquement

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe du Moniteur officiel du Commerce du 12 mai 1892.

« de vastes marais et le désert s'avance jusqu'au fau-
« bourg de la cité des Khalifes, Bagdad, qui est peut-être « aujourd'hui une des villes du monde les plus éloignées « des centres de la civilisation (1) ».

M. Jeannier, consul de France à Bagdad, ne nous présente pas le pays sous de plus riantes couleurs : « Le « sol semble avoir été nivelé, dit-il, par un déluge pré- « historique. Les bords de l'Euphrate et du Tigre, si « fertiles dans l'antiquité, ceux du Chatt-el-Haï, qui sert « de trait d'union à ces deux fleuves jumeaux et du « Chatt-el-Arab, leur déversoir commun, les rivières de « la Hindieh, affluent de la rive droite de l'Euphrate et « la région montagneuse, dont descendent les affluents « de la rive gauche du Tigre, sont les seules parties habi- « tées et relativement cultivées. Partout ailleurs, s'étend « le désert sans limites, dont les tribus originaires de « l'Arabie se disputent les maigres pâturages (2) ».

Les richesses agricoles. Possibilité de les mettre en valeur. — Dans tous ces pays cependant, les richesses naturelles sont loin de faire défaut. Tous les Allemands, qui ont parcouru l'Asie Turque, Kannenberg, Grothe, Herrmann, von Oppenheim, Sachau, Rohrbach, s'accordent à dire que partout l'on rencontre des terrains excellents, que les côtes d'Anatolie « sont d'une fertilité rare », que la Mésopotamie est « un pays bénit

(1) Note sur la Basse Mésopotamie par J. de MORGAN. Bulletin de la Société de Géographie. Tome II, 2e semestre, 1900.

(2) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 9 octobre 1892.

de la terre », que la Syrie demeure la « patrie des fruits ».

Nos représentants dans l'Asie Occidentale se montrent tout aussi affirmatifs.

M. Guillois, consul de France à Erzeroun, écrit : « Le cours très lent de l'Euphrate en Arménie, permet « d'établir sur ses bords des prairies naturelles, qui se« raient une ressource précieuse pour l'élevage des bes« tiaux. Mais le manque de sécurité rend cette ressource « très aléatoire. Une nuit, les brigands kurdes enlè« vent des troupeaux entiers que l'on ne revoit jamais « plus (1) ».

Pierre Durieux, interprète au Consulat de France à Jérusalem, affirme que l'agriculture en Palestine « peut se quintupler (2) », et M. Jullemier, notre représentant à Beyrouth, ajoute : « Malgré la nature « rocheuse de la plus grande partie du Liban, il existe « tout le long de la côte une vaste étendue de terrains « très fertiles (3) ».

Ainsi donc, l'Asie Occidentale, autrefois le grenier magnifique de Rome, n'est pas encore épuisée. Seules, les mé-

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 12 mai 1892.

(2) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 15 octobre 1908.

(3) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France, année 1895. — Rapport de M. JULLEMIER, consul de France, sur le mouvement commercial de Beyrouth.

thodes de culture employées dans le pays sont défectueuses et les races qui l'habitent, trop vieilles et trop usées.

Aussi bien, partout où les colons étrangers pénètrent, la prospérité semble devoir revenir. Sous l'impulsion des Français et des Anglais, la Syrie a retrouvé un peu de son ancienne splendeur. Le mûrier, le cotonnier et l'olivier refleurissent sur ses côtes et ses vignes donnent à nouveau son « célèbre vin d'or » (1).

De même, sous l'effort allemand, la rénovation de l'Anatolie est visible et en pleine croissance. Depuis une douzaine d'années, partout, la culture du blé, de l'orge, de la pomme de terre progresse et la population augmente.

La question des irrigations en Mésopotamie. — Le projet Willcooks. — L'Allemagne escompte de sa pénétration en Mésopotamie des résulats plus féconds encore : « La plaine édésienne, dit Rohrbach, est toute in-« diquée pour la culture du grand blé. Mossoul et Bagdad « sont d'une importance exceptionnelle pour celle du

(1) Il convient d'ajouter, toutefois, que les grandes plantations n'ont pas encore reparu en Syrie. Les plateaux du Liban restent toujours dénudés et, sur ces hauteurs, on cherche en vain les cèdres séculaires dont parle la Légende. L'initiative française n'a pu remédier aux conséquences déplorables du déboisement. M. JULLEMIER, dans le rapport même, où il marque les conséquences heureuses de l'influence française en Syrie, déclare : « Un grand « obstacle au développement de l'agriculture dans cette région « est le déboisement systématique dont toutes les montagnes ont « été l'objet et la perturbation du régime des eaux, qui en a été la « conséquence ». — Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France, année 1895. — Rapport de M. JULLEMIER, précité.

« coton.. .. La Mésopotamie, à elle seule, peut approvi-
« sionner l'Allemagne entière de blé et de coton (1) ».

« Le coton de Mésopotamie, écrit de son côté le consul « allemand de Bagdad, ne saurait certainement être com- « paré au coton égyptien ou américain. Mais il se confirme « que l'on trouvera des conditions favorables au point de « vue du sol et de l'irrigation..... La nature du sol est en « Mésopotamie extrêmement favorable à la culture du « coton. Mais il se produit, en été, un manque de con- « densation atmosphérique, et la question de l'irrigation « artificielle se pose pour les grandes plantations de l'a- « venir. C'est cette question de l'irrigation qui est la « grand obstacle et le grand problème à résoudre. Par « contre, il existe d'immenses régions le long du Tigre et « de l'Euphrate, qui ne sont pas cultivées actuellement, « mais qui offrent de grands avantages au point de vue « de l'irrigation, car il serait aisé de pourvoir ces pays « d'eau jusqu'à une certaine limite et de les utiliser « sans peine pour la culture du coton. »

Il semble que le consul allemand exagère quelque peu la facilité de la rénovation agricole de la Mésopotamie. On exagère aussi, d'ailleurs, d'une façon générale, les surfaces anciennement cultivées de la Chaldée et de la Babylonie. En 1886, l'orientaliste berlinois Sprenger (2) les évaluait à 25 millions d'hectares — 20 fois la superficie de la Souabe bavaroise, terres, monts

(1) ROHRBACH, op. cit.

(2) ALOYS SPRENGER, Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart, Heidelberg.

et marais compris — Ce chiffre est encore bien souvent admis en Allemagne, comme dans les autres pays d'Europe. On le trouve notamment, reproduit par Schneider, Sachau et le Dr Paul Rohrbach lui-même.

De sérieuses études cependant sont venues réduire ce chiffre et de beaucoup. M. Wagner (1) ramène à une dizaine de millions d'hectares l'étendue des sillons que l'antiquité posséda et que la science moderne pourrait reconquérir. Il ajoute que la Terre-Noire (as-Savard, l'ancienne Chaldée) devait s'étendre sur 2 millions 1/2 d'hectares environ, soit un peu moins que la surface cultivable de l'Egypte.

Dans son ouvrage, l'auteur démontre aussi que de tous temps l'irrigation a été l'instrument indispensable de la richesse du pays. Les traces innombrables d'anciens canaux que l'on rencontre dans toute la Mésopotamie en sont la meilleure preuve. C'est du jour où elles ont été privées des bienfaits de l'irrigation que ces immenses plaines jadis les plus fertiles du monde se sont insensiblement transformées en désert, d'où toute vie véritable a bientôt disparu.

Ces faits, déjà connus depuis longtemps, viennent d'être particulièrement étudiés à nouveau par un homme d'une haute autorité Sir William Villcooks, le grand ingénieur hydrographe, dont la science est parvenue à rendre à l'Egypte sa fertilité passée.

(1) HERMANN WAGNER : Die Ueberschätzung, der Anbauflache Babylonien und ihr Ursprung, Methodische Bedenken. Nachr, Ges. Wiss, Göttingen, 1902, Heft 2, p. 224-298.

M. Willcooks a visité la Mésopotamie, pour y examiner la question de l'irrigation et a dressé tout un programme de travaux d'un intérêt considérable. Dans un opuscule (1) publié au Caire, il rapelle les paroles restées célèbres du fils d'Haroun-al-Raschid, jetant ses regards sur l'Egypte : « Maudit soit le Pharaon, qui, dans « son orgueil, disait : Ne suis-je pas Pharaon, roi d'E« gypte ? S'il avait connu la Chaldée, il aurait parlé « avec humilité. »

Ces paroles, dit M. Willcooks, contiennent sans doute une part d'exagération. L'Egypte est par excellence le pays de l'irrigation. Mais, il ne s'en faut peut-être pas de beaucoup que la contrée, fécondée jadis par le Tigre et l'Euphrate, puisse lui être comparée. M. Willcooks examine ensuite les facteurs en présence et déclare qu'avec un capital de 200 millions de francs, on pourrait mettre en valeur le long du Tigre une étendue de 500 mille hectares. Plus loin, il examine le pays entre Bagdad et Babylone et y trouve à mettre en valeur 600.000 hectares pour 325 millions de francs. En chiffre rond, on constituerait avec 500 millions, une propriété cultivable d'environ un million d'hectares.

En tenant pour exactes les évaluations de M. Willcooks, nous sommes loin des 20 millions d'hectares dont parlent bon nombre de publicistes allemands.

(1) Sir William Willcooks : The irrigation of Mésopotamie, traduit par Gaston Legrand : rapport sur l'irrigation de la Mésopotamie, Le Caire, imprimerie nationale 1911.

Les Richesses minérales. — Quoiqu'il en soit, d'ailleurs, de cette question, on est bien obligé de reconnaître qu'en Mésopotamie, comme dans la plupart des régions de l'Asie occidentale, les richesses agricoles demeurent encore toutes virtuelles. Latentes, sont aussi les richesses minérales. Chaque province en semble abondamment pourvue, mais les laisse inexploitées.

M. Vigoureux, notre consul à Erzeroun, en rendant compte de la situation économique déplorable de l'Arménie, fait les remarques suivantes : « Cette région, « dit-il, possède cependant des richesses considérables « et qui seraient inépuisables, si l'on voulait les « chercher sous le sol. Elle abonde en mines de toutes « sortes : la houille, le pétrole, le soufre, le fer, le cuivre, « le jais sont en quelque sorte à fleur de terre. Presque, « à chaque pas, on rencontre des sources minérales « chaudes ou froides qui n'ont jamais été analysées, « mais qui contiennent visiblement du fer, du soufre « et de la potasse... On pourrait avec les ressources « latentes de ce sol si riche en minerais, décupler « les ressources du Gouvernement et de la popula- « tion (1) ».

Notre représentant à Diarbékir, M. Guys, reconnaît également que la contrée détient « d'incalculables res- « sources en minerai de toute nature, notamment

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe du Moniteur officiel du Commerce du 12 mai 1892.

« la fameuse mine de cuivre d'Arghana-Maden, une des « plus riches du monde entier (1) ».

Le sous-sol de la Mésopotamie se révèle d'une richesse non moins remarquable. « En certains endroits, « la terre sue littéralement le pétrole, rapporte M. de « Morgan et Schneider dans la « Gazette de Cologne », « accorde aux sources de pétrole de cette région autant « d'importance qu'à celles du Caucase (2). Le capitaine « anglais Maunsell estime également que les sources « de pétrole, qui s'alignent le long du Tigre entre Mos- « soul et Bagdad, sont considérables. Un bassin s'éten- « drait de Mendeli à Mossoul sur une longueur de 220 « milles et une largeur de 60 (3). On rencontre aussi « de vastes gisements de charbon. Ceux d'Eregli, d'après « Schneider, seraient les plus importants. »

Moins considérables peut-être en Anatolie, les ressources naturelles y semblent par contre d'une variété plus grande. Kannenberg y signale des mines d'argent, de cuivre, de plomb, d'antimoine, de houille, de borax, de mercure, des carrières de marbre, des gisements de magnésite ou écume de mer. M. Gustave Cyrilli, consul de France, rapporte de même qu'il existe dans toute l'étendue de cette province de nombreuses mines de

(1) Rapport de M. A. Guys sur le mouvement commercial de Diarbékir p. d. l'année 1900, Moniteur officiel du Commerce du 15 mai 1902.

(2) Schneider, Das Petroleum in Vorder Asien, Gazette de Cologne, März 1905.

(3) Maunsell (Capt. F. R.). The Mesopotamian petroleum Field (Géog. Journal IX), 1897, p. 528 à 532.

houille, de chrome, d'argent, de mercure. Il cite comme particulièrement intéressants les vastes gisements d'écume de mer au Sud-Est d'Eski-Cheïr et mentionne aussi d'une façon toute spéciale les belles carrières de marbre d'Erdeck et de Panderma (1). Toutes ces richesses, mieux exploitées que dans les autres provinces, ne donnent pourtant pas ce qu'on serait en droit d'espérer.

Pays plutôt agricole, la Syrie est de toutes les régions de l'Asie Occidentale, la moins favorisée au point de vue minier. Nos représentants dans cette région affirment pourtant que « son sol renferme des richesses cachées qu'il ne faut pas dédaigner (2) ». Ils citent notamment la houille, l'émeri, le plomb argentifère.

Etat du Commerce et de l'Industrie. — En dépit de cet ensemble heureux de richesses naturelles, l'industrie végète et le commerce n'est guère florissant (3). Sans doute, l'activité règne dans beaucoup de villes du

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe du Moniteur officiel du Commerce du 14 juin 1894.

(2) Rapport de PIERRE DURIEUX, interprète au Consulat général de France à Jérusalem. Moniteur officiel du Commerce du 15 octobre 1908.

(3) « On ne connait dans la province de Bagdad, rapporte « notamment M. JEANNIER, ni la production à outrance, ni par « contre les syndicats et les grèves. Il n'y a pour ainsi dire *pas* « *d'ateliers*. Chacun opère pour son compte et s'improvise *ousta*, « (maître en un art quelconque), dès qu'il a pu se monter une « échoppe au bazar. Les enfants du patron, ou à défaut quel- « ques apprentis, composent tout le personnel. M. Jeannier indi-

littoral. Smyrne et Brousse continuent de fabriquer des tapis, Damas de tremper des armes, Alep de tisser la soie. Sans doute, à l'intérieur même du pays, sous l'influence étrangère, quelques permis d'exploitation de

que l'industrie du tissage comme la plus prospère : « On fabrique à Bagdad, dit-il :

« 1° Des *izar* (manteaux de femmes) en soie brochée d'argent « doré ;

« 2° Des *aba* (manteaux pour les deux sexes) en laine ou en « drap), avec ou sans ornements d'argent doré ;

« 3° Des *keffieh* (fichus pour la tête des hommes) généralement en soie et coton ;

« 4° Des *kahm* (toiles de coton), avec du fil anglais, pour « tentes, chemises, etc. ;

« 5° Des *lenke* (étoffes rayées en coton) pour tuniques d'hom-« mes ;

« 6° Et divers voiles pour femmes.

« Les autres industries à noter sont : la broderie, la bijoute-« rie, la maroquinerie, la chaudronnerie, la poterie, la briquete-« rie et l'armurerie, On distille aussi de l'eau de roses et de « fleurs d'oranger... »

« La province de Bagdad, dit encore M. Jeannier, fournit à « ses habitants tout ce qui est absolument nécessaire à leur sub-« sistance. Les sédentaires des villes et des campagnes n'ont « guère plus de besoins que les nomades ; les riches vivent chez « eux d'une façon modeste et il faut que le superflu les tente « beaucoup et soit d'un extrême bon marché pour qu'ils se déci-« dent à l'acquérir ; sans le goût général pour ce qui brille, « l'Europe et les Indes n'auraient à peu près rien à importer ici, « en dehors des métaux usuels et de quelques denrées d'alimen-« tation telles que le sucre et le café. » (*Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France, annexe au Moniteur officiel du Commerce du 6 octobre 1892*). Dans la majeure partie de l'Arménie, comme aussi à l'intérieur de l'Anatolie et de la Syrie, l'industrie, le commerce et les besoins des populations ne semblent pas plus développés.

mines ont été donnés (1), le commerce de plusieurs villes a reçu une vive impulsion (2) et, en plus d'un endroit quasi désert, une certaine population sédentaire vient peu à peu s'y fixer. Mais il est encore vrai de dire que, dans la majeure partie de l'Asie turque, les échanges avec l'étranger se limitent à bien peu de choses et que, le plus souvent les ressources du pays restent inutilisées. M. Guys rapporte notamment qu' « en Arménie, dans les environs de Diarbékir, comme chaque année la production en céréales dépasse la consommation locale, l'excédent est conservé dans des silos et de grands magasins où le plus souvent il pourrit (3).

Causes de la déchéance de l'Asie Occidentale. — A quelles causes convient-il de rattacher la déchéance et l'appauvrissement de l'Asie Occidentale?

Il y a d'abord des raisons physiques que l'on ne saurait nier. Nul n'ignore l'influence du climat sur la production agricole et l'on sait aussi comment l'homme peut exercer une action sur le régime des pluies et des

(1) ROHRBACH (op. cit.) cite un certain nombre de permis d'exploitation de mines de manganèse, de chrome, de plomb argentifère et de mercure aux environs de Konia et d'Eregli.

(2) Le commerce d'Afioun-Karahissar, d'Alacheïr et de Konia a augmenté dans la proportion de 1 à 12 en 15 ans. De 1895 à 1908, la population d'Alacheïr a passé de 15 000 à 25.000 habitants, celle d'Afioum-Karohissar de 20.000 à 35,000; celle de Konia de 45.000 à 60.000.

(3) Rapport de M. GUYS, gérant de vice-consulat de France, sur le mouvement commercial de Diarbékir pd. l'année 1900, Moniteur officiel de Commerce du 15 mai 1902.

vents. Or, dans toutes les provinces de l'Asie turque, des déboisements successifs ont amené une lente et fâcheuse modification climatérique que la ruine des anciens travaux d'irrigation est venue accroître. La sécheresse est un des premiers maux qui ait diminué la productivité de la région.

Mais les causes d'ordre économique ont été peut-être plus déterminantes encore et ont développé une ruine que des raisons physiques rendaient doublement aisée. A la fin du XVe siècle, les routes commerciales étaient déplacées par la découverte du Cap de Bonne-Espérance, qui relevait à la mer le chemin de l'Extrême-Orient jusque là réservé aux pays compris entre la Méditerranée et la mer des Indes. Le grand trafic d'Extrême-Orient allait être détourné au loin et ce qui constituait un des éléments les plus appréciables de la prospérité de l'Asie occidentale allait nécessairement disparaître

On pourrait croire que le percement de l'isthme de Suez est venu rétablir l'équilibre en faveur de ces régions déshéritées, mais loin de leur rendre l'activité et la fortune, il semble plutôt devoir accentuer leur décadence, car les bateaux ramenés près de l'Asie turque, ne font guère que la frôler et surtout « la route des caravanes n'est que plus facilement concurrencée par une voie si proche, plus aisée, plus sûre et moins coûteuse (1) ».

D'autres causes du même ordre sont venues exercer une action funeste sur la prospérité de l'Asie turque. On

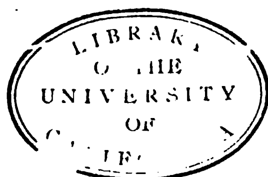
(1) René Henry. Des monts de Bohême au golfe Persique, p. 491.

ne peut douter que les progrès de l'industrie dans l'Europe occidentale n'aient été préjudiciables aux intérêts asiatiques. Si, jadis, la production industrielle de l'Orient trouvait des débouchés en Occident, c'est l'inverse qui se produit aujourd'hui, car les progrès techniques, d'une part, la division du travail plus intensément pratique, d'autre part, permettent à l'Europe de livrer à meilleur compte ses produits et d'exercer ainsi une concurrence irrésistible même sur les marchés orientaux.

Comment ne pas mentionner enfin la cause politique qui a contribué à cette déchéance unanimement reconnue ? Depuis des siècles ces vastes contrées sont pliées sous la domination, certains disent le joug de la Turquie et il faut chercher dans le fatalisme et l'impéritie du gouvernement ottoman une des raisons de l'appauvrissement de ces provinces vassales (1). Le gouvernement

(1) Au retour d'un voyage en Perse, en Mésopotamie et dans les autres parties do l'Asie-Mineure, M. de COURTELLEMONT écrit : « Une anarchie administrative et financière presque com- « plète paralyse tout essor economique et décourage toute initia- « tive. Les facultés d'achat des populations musulmanes des « bassins du Tigre et de l'Euphrate ne sont pas ce qu'elles « devraient être par suite de l'insécurité des biens et des person- « nes. » *Le Temps*, 25 janvier 1902.

Dans son rapport sur le mouvement commercial de Beyrouth, M. JULLEMIER, consul de France, dit de son côté : « Si l'agricul- « ture et l'industrie se trouvent dans un état très arriéré, il faut « voir là, d'une part, l'effet du déplorable système d'impôt fon- « cier appliqué jusqu'à ce jour et qui n'est autre que la dîme et, « d'autre part, l'esprit d'inertie des habitants. » Moniteur officiel du Commerce du 26 juillet 1894.



turc écrivait à la fin du XVIIIe siècle le baron de Tott, peut se considérer dans tous les temps comme une armée campée, dont le chef ordonne du centre de son quartier général de fourrager les environs (1). C'était le temps du régime féodal, qui pesait lourdement sur les individus, mais n'avait peut-être pas tous les inconvénients qu'on lui prête. Il fût remplacé par le régime administratif à l'européenne, avec fonctionnaires envoyés de Constantinople, que l'on ne réussissait pas toujours à payer et qui, ainsi, se récuperaient impitoyablement sur l'indigène. On l'a justement appelé le régime de la mangerie. « Régime déplorable, dit Rohrbach. qui en« tretient chez toutes les populations arabes dépendant « de Constantinople le mépris et la haine du Turc (2) ».

Ainsi, tout a paru concourir à la ruine d'un pays dont le passé merveilleux fait doublement regretter la décadence actuelle et dont il est difficile de prédire avec certitude le relèvement prochain.

L'Europe occidentale avait une grande tâche économique et civilisatrice à remplir en Asie turque. Il lui appartenait de rendre à la vie cette terre, depuis des siècles endormie.

(1) L'observation du baron de TOTT visait uniquement l'installation des Turcs en Europe. Mais on peut fort bien l'appliquer à l'établissement des Turcs en Asie.

(2) Dr PAUL ROHRBACH. Ops. cit. page 12.

CHAPITRE II

L'Œuvre de la France, de l'Angleterre et de la Russie en Asie turque jusqu'à l'avènement de l'Allemagne. — Les premiers chemins de fer.

Etablissement de la France, de l'Angleterre et de la Russie dans l'Asie occidentale. — Les premiers chemins de fer ; les lignes de Smyrne à Aïdin et de Smyrne à Cassaba ; leurs résultats. — La ligne de Mersina à Adana. — Les lignes Mondania-Brousse et Haïdar-Pacha-Ismidt. — Les lignes Jaffa-Jérusalem, Khaifa-Deraa et le chemin de fer du Hauran. — Heureuse influence des chemins de fer sur les régions desservies. — Autres lignes projetées. — Les grands projets. — Les raisons de leur insuccès.

La France et l'Angleterre, les deux peuples de l'Europe occidentale arrivés le plus vite à la civilisation, manifestèrent de bonne heure leur activité en Asie turque.

Etablissement de la France. — Dès le Moyen-Age, des relations étroites existaient entre la France et la Syrie Depuis les Croisades, les Syriens se plaisaient à

considérer la France comme leur puissante protectrice contre les Musulmans ; ils ne doutaient pas qu'un jour viendrait, où elle les affranchirait définitivement du joug indigène. Les Français, de leur côté, se souvinrent pendant longtemps de l'effort des Croisades pour délivrer la Syrie et la Terre-Sainte ; ils y songèrent jusqu'à la fin du Moyen-Age entretenant par leurs marchands, les Dieppois et les Marseillais, des relations actives avec les ports de Beyrouth, de Sayda et les « Echelles du Levant ». Lorsque, plus tard, les nécessités d'une politique nationale doublées de motifs économiques, incitèrent François Ier et ses successeurs à signer des traités d'alliance avec le grand Turc contre l'expansion de la Maison d'Autriche, les capitulations mentionnèrent expressément des garanties pour les Chrétiens d'Orient et c'est ainsi que, peu à peu, en raison de son attitude historique, la France obtint le précieux privilège d'exercer le protectorat des chrétiens d'Orient.

La France devait trouver une aide puissante à son expansion dans les œuvres charitables et enseignantes qui, de bonne heure, à la faveur des capitulations, vinrent s'établir en Asie-Mineure. Le zèle des missions prit son élan au XVIIe et aussi au XVIIIe siècle, car la même société, qui donnait « des philosophes incrédules à l'Europe, donna une armée d'apôtres au reste du monde ». La majeure partie de ces soldats fut pour le Levant. Les congréganistes français ouvrirent où les populations schismatiques et musulmanes étaient le plus à l'abandon, des écoles, des orphelinats, des hôpitaux et des hospices. Partout, ils répandaient notre langue,

faisaient aimer notre civilisation et gagnaient des clients à la France. L'enseignement qu'ils donnèrent aux enfants indigènes sur les côtes d'Asie-Mineure et de Syrie, constitue assurément une des formes les plus intéressantes de notre influence. Dès le début du XIXe siècle, on trouvait dans ces pays les humbles écoles dirigées par les Sœurs de la Charité ou les Frères de la Doctrine chrétienne ; on y rencontrait aussi de brillantes universités comme celle de Beyrouth, tenue par les Jésuites ; les séminaires français formaient l'élite du clergé catholique indigène d'Orient. Des populations entières, telles que les Maronites du Liban, les Grecs Melchites, les Chaldéens, les Arméniens nous étaient profondément attachées (1).

Cet ensemble incomparable d'œuvres, d'institutions, de droits, de privilèges nous assurait une énorme avance sur tous nos concurrents à venir.

Etablissement de l'Angleterre. — Presque jusqu'au milieu du dernier siècle, notre situation devait demeurer prépondérante à Constantinople et en Orient Jusqu'à cette époque, ce fut la France qui, dans ces pays, représenta vraiment l'Europe occidentale et le monde chrétien, à l'exclusion de toutes les autres puissances. Elle avait été la première à conclure des conventions et des alliances avec le Sultan ; elle avait ainsi gagné la considération des musulmans. D'un autre côté, par l'exercice du protectorat des chrétiens, elle avait l'affection et la sympa-

(1) Cf. ETIENNE LAMY. La France du Levant, 1900. Plon et Nourrit, éditeurs.

thie de ces derniers. En Syrie notamment, les populations chrétiennes ne connaissaient guère que la France et ne comptaient guère que sur elle. Au point de vue moral, notre prestige était alors prédominant ; mais dès ce moment déjà, notre commerce devenait moins important que celui de la Grande-Bretagne, dont les intérêts s'affirmaient de plus en plus dans le Levant. Maîtres de l'immense empire des Indes, les Anglais s'inquiétaient sans cesse d'en sauvegarder les abords De bonne heure, ils avaient, dans ce but, entrepris la police du golfe persique et pénétré insensiblement les régions de la Basse-Mésopotamie. En 1764, un firman donnait à leur consul de Bassorah le droit d'entretenir une garde militaire. En 1798, l'East India Companny établissait à Bagdad un résident pour surveiller les menées de Bonaparte. Dix ans plus tard, ce résident obtenait de la Porte l'autorisation d'avoir une garde de cipayes et une canonnière. Ainsi, de proche en proche, les Anglais se trouvèrent un jour sur les confins du pays syriaque. Il leur apparut bientôt de toute nécessité de le gagner aussi à leur influence ; et, après la conquête de la Syrie par Méhémet-Ali, quand la domination de ce dernier, après avoir été bienfaisante, devint intolérable et provoqua en 1840 l'insurrection du pays, l'Angleterre s'opposa aux Egyptiens moralement soutenus par la France, poussa les Syriens à la révolte et assura leur victoire. Les Anglais étaient entrés en Syrie et à partir de ce moment leur prestige dans l'Asie ottomane devait égaler celui de la France

Etablissement de la Russie. — A côté des Anglais et des Français, les Russes vinrent aussi s'installer en Asie turque, mais pour des motifs différents. L'Empire des Tsars, lorsqu'il commença de pénétrer l'Arménie, n'était pas parvenu à ce degré de civilisation avancée, qui pousse les nations à s'étendre au dehors et à s'immiscer dans la vie des peuples plus arriérés ; il ne pouvait songer à faire rayonner au dehors des idées ou des méthodes de progrès, qu'il attendait encore lui-même ; il ne cherchait pas non plus à l'extérieur de débouchés à son commerce et à son industrie, alors rudimentaires ; mais, précisément parce qu'elle se sentait un Etat encore à demi barbare, la Russie cherchait à se développer le plus vite possible et, grisée sans doute de son immensité native, elle aspirait à s'étendre jusqu'à la limite de la mer. Elle cherchait, comme l'écrit M. Pinon, « à trouver sur le libre Océan la respiration maritime « dont elle avait besoin et les limites naturelles qui lui « faisaient défaut, au milieu de l'infini déroulement « de ses grandes plaines (1) ». C'est surtout vers la Mer du Sud qu'elle étudiait et réservait ses portes de sortie, « portes mandchouriennes et mongoles vers le golfe « de Tchili, portes afghanes et persanes vers le golfe « Persique ; portes arméniennes vers le golfe de Chypre et « les Fleuves (2) ». Suivant les événements elle comptait se décider pour telle ou telle voie, mais les débouchés

(1) RENÉ PINON. L'Europe et l'Empire ottoman.

(2) VICTOR BÉRARD. Le Sultan, l'Islam et les puissances, p. 215.

ottomans lui paraissaient particulièrement précieux sur la Méditerranée, avec les ports d'Alexandrette, Pajos et Mersina. Ces ports, en effet, attiraient chaque année la visite des bateaux russes et, malgré la longueur du trajet de la Transcaucasie à ces eaux Chypriotes, la route semblait naturellement tracée de Kars à Divrigh par Erzeroum et Erzingian, puis vers la Méditerranée par Albistan, Marach et la vallée du Djihoun.

C'est pourquoi, les yeux tournés vers les océans asiatiques, la Russie songea à traverser l'Asie Mineure et à conquérir l'Arménie. Laissant à la France le protectorat des chrétiens, elle revendiquait celui des Orthodoxes ; elle pensait que sur ce grand empire de la Turquie d'Asie, il y avait place pour des puissances diverses ; elle abandonnait volontiers à la France et à l'Angleterre une influence dans les régions de la Syrie et de Mésopotamie, mais elle réclamait sa part d'influence en Arménie et sur les bords de la Mer Noire.

Ainsi, après avoir été seule durant de longs siècles à dominer sur cette terre d'Asie, la France voyait deux autres grandes nations s'y établir. Chacune d'elles voulait fortifier ses positions, accroître son influence et allait travailler dans ce sens.

Les premiers chemins de fer. Les lignes Smyrne-Aïdin et Smyrne-Cassaba. Leurs résultats. — L'installation de l'Angleterre en Syrie coïncidait avec le développement prodigieux que l'industrie des chemins de fer venait de prendre en Europe. C'est en Angleterre que, peu auparavant, était née cette découverte, une des plus fécondes en résultats de toutes sortes dont puisse s'ho-

norer le XIX siècle. La France sur l'exemple de sa voisine, commençait elle aussi son grand réseau de voies ferrées. Et, de suite, les deux peuples comprirent de quel intérêt serait pour eux la création des chemins de fer en Turquie d'Asie. Dans ce pays, qu'il serait inexact d'appeler un pays neuf, mais qui, au moment où la France et l'Angleterre se rencontraient sur son sol, était tout à renouveler, les chemins de fer apparaissaient comme un instrument merveilleux de rénovation économique. Ils devaient aussi constituer un moyen précieux de pénétration et d'influence.

Anglais et Français s'appliquèrent donc à obtenir des concessions et à construire des voies ferrées en Asie ottomane. Un des premiers points qui attira leur attention, fut le port de Smyrne ; il commandait deux belles vallées, susceptibles de devenir fécondes ; il paraissait devoir connaître un brillant avenir. On en fit la tête de la première ligne construite et exploitée, la ligne de *Smyrne à Aïdin* (1).

C'est en 1856 que la concession de cette ligne fut accordée à une Compagnie anglaise avec une garantie de 6 °/o sur le capital engagé. La voie normale, de 1 m 44 d'écartement, devait avoir une longueur de 130 kilomètres. Un accord, conclu en 1879, autorisa son prolongement jusqu'à Sarikoï (230 km.) et la construction de l'embranchement Tourbali-Tireh (47 km.). Quatre ans plus tard, en 1883, le réseau fut prolongé jusqu'à Dinéïr, avec suppression de la garantie d'intérêt.

(1) Pour cette ligne et les suivantes, se reporter à la carte insérée en annexe.

Ce premier réseau ne rencontra pas de sérieuse difficultés d'exécution et fut assez vite assuré d'un trafic suffisant pour donner des bénéfices. D'un développement total de 515 kilomètres (1), il draîne dans toute sa longueur la fertile vallée du Méandre, vallée historique, autrefois le siège d'une intense civilisation.

La seconde concession date de 1863 et concerne la ligne de *Smyrne à Cassaba.* Outre la voie principale, qui devait relier ces deux villes, la concession comprenait un embranchement de Smyrne vers Bournabat. Un second iradé autorisa en 1872 le prolongement de Cassaba sur Alachéir d'une longueur de 76 km. et un nouvel embranchement de 93 km sur Soma, accordé en 1887, fut inauguré en 1890. Le réseau, entièrement construit par les Anglais, demeura leur possession jusqu'en 1893. A cette époque, une Compagnie française le racheta et obtint du gouvernement turc, avec une concession de 99 ans, le droit de prolonger la ligne d'Alachéir sur le haut plateau. En 1895, elle atteignait son but, Afioum-Karahissar, le « Château Noir de l'Opium ». Ce réseau, à voie normale, qui compte 466 km., longe dans sa partie principale la vallée féconde de l'Hermos.

En substituant des transports rapides et peu coûteux au régime lent et dispendieux des caravanes, les chemins de fer devaient développer les richesses agricoles

(1) Smyrne à Aïdin et à Dineïr, 386, 5 km ; d'Endemich à Tireh, 73, 2 km. : embranchement vers Sokia 22 km. ; vers Tchivril 30, 6 km. ; vers Boudja, 2, 4 km. ; vers Sedi-Keni 1, 6 km. ; vers Denizli, 9 km. ; total, 515 km.

de la région. Grâce à eux, la majeure partie du trafic anatolien se mit à suivre la pente naturelle qui le portait à couler vers Smyrne. Beaucoup de produits de l'intérieur qui, faute de routes ou de moyens rapides de communication, se consommaient sur place et à vil prix, ou se détérioraient, faute d'acheteurs, arrivèrent sans grands frais à la côte, où ils trouvèrent un débouché. Et Smyrne, dotée d'un port excellent et fort bien aménagé par les soins de la France, ne tarda pas à devenir la métropole commerciale incontestée du Levant (1).

La ligne Mersina-Adana. — Ainsi, les résultats obtenus étaient singulièrement encourageants Français et Anglais poursuivirent leur œuvre. Ils demandèrent en 1883 la concession d'une ligne devant relier *Mersina*, sur le golfe d'Alexandrette, à *Adana*, bazar important de l'intérieur. Le gouvernement de la Porte céda de suite à leurs instances et, quelques mois plus tard, cette petite ligne de 67 kilomètres, entièrement en plaine, fut exécutée par un syndicat anglo-français. Devant certaines difficultés, les Anglais en 1888, se retirèrent et la Société devint entièrement française.

(1) « En moins de 20 ans, la population de Smyrne est passée « de 200.000 à 320.000 habitants et son commerce atteint au- « jourd'hui 300 millions de francs... La construction de deux « lignes de chemins de fer partant de cette ville et s'enfonçant « dans l'intérieur de l'Asie-Mineure par plus de 400 km. de voie « ferrée chacune, n'ont pas peu servi dès l'abord à donner une « vive impulsion au commerce de ce pays. » Rapport de M. Guillois, consul de France, sur le mouvement commercial du port de Smyrne. Annexe au Moniteur officiel du Commeree du 16 mai 1901.

Il n'est pas sans intérêt de rapporter, à propos du chemin de fer d'Adana à Mersina, ce qu'écrivait M. Geoffroy, notre consul dans cette dernière localité peu avant la construction de la voie ferrée. « Les marchan- « dises venant ici à dos de chameaux, payent une « moyenne de 8 à 10 francs la tonne par journée de « marche. Il faut de 3 à 5 jours pour venir d'Adana, « de 12 à 15 jours pour venir de Koniah, ce qui aug- « mente les 1000 kg. de blé, soit du quart, soit de plus « de la moitié de leur valeur première. Si l'on crée des « voies ferrées, ce prix de transport sera certainement « réduit des 2/3 au minimun et la culture prendra un « nouvel essor, car le villageois sûr de la vente de ses « produits, à des prix naturellement plus élevés, dou- « blera ses semences. »

Les prévisions de notre consul se réalisèrent. Sous l'influence du chemin de fer, la région de Mersina redevient prospère. On vit l'agriculture se développer et l'industrie renaître. Il s'ouvrit des usines à égrener le coton, des tanneries, des filatures ; l'élevage des vers à soie entra dans une voie progressive. L exportation des céréales, du coton, de la laine, de la soie, grandit de jour en jour. Le port prit de l'importance et la ville s'étendit rapidement (1).

Les lignes Moudania - Brousse et Haïdar - Pacha, Ismidt. — Cependant, le gouvernement ottoman, qui

(1) Çf. : Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 4 mai 1893.

ne voulait pas devoir exclusivement aux étrangers la renaissance économique de l'Asie Mineure, entreprit lui-même la construction des lignes *Moudania-Brousse* et *Haïdar-Pacha à Ismidt.*

La première, d'une longueur de 41 kilomètres à peine, fut commencée dès 1871. En 1880, les travaux étaient à peine terminés Les Turcs, qui s'étaient montrés constructeurs maladroits, ne se révélèrent pas exploitants plus avisés et, après de nombreux déboires, ils cédèrent leur ligne en 1892, à une compagnie française avec concession de 99 ans... Le trafic fut inauguré l'année suivante et donna bientôt des bénéfices. La voie, d'ailleurs, traversait un beau pays agricole, qui devait nécessairement devenir riche.

Elle permit d'autre part de transporter les briques et les tuiles de France, le charbon de terre et le ciment ; l'importation de ces produits, qui n'a cessé de croître, est importante aujourd'hui sur la place de Moudania (1).

La construction de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt, destinée à relier le Bosphore, juste en face de Constantinople, à 92 kilomètres à l'intérieur des terres, devait longer la côte sur une grande partie de son parcours et était d'une construction facile. Le gouvernement turc, pourtant n'y travailla pas moins de trois années (du début de 1871 à la fin de 1873). Et, cette fois encore, l'exploitation par l'Etat donna des résultats médiocres, si

(1) Cf. Rapport de M. GUSTAVE CIRILLI, vice-consul de France, sur le mouvement commercial de Brousse pendant l'année 1893. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 14 juin 1894.

bien que le 27 mars 1880, une compagnie anglaise obtint la prise à bail du Chemin de fer pour une période de vingt ans.

Les lignes Jaffa-Jérusalem, Khaïfa-Deraa et le Chemin de fer du Hauran. — Dès lors, le gouvernement ottoman renonça au système de l'exploitation directe. Il concéda en 1889 la ligne de *Jaffa à Jérusalem* à une sociécété française et, au début de 1891, la ligne *Khaïfa-Deraa* à une société anglaise. Mais aucun de ces chemins de fer ne paraissait appelé à un très brillant avenir : l'un avait surtout pour but le transport peu rémunérateur des pélerins et l'autre offrait des difficultés de construction énormes (1).

Plus intéressant et aussi plus important était le réseau *Beyrouth-Damas-Mzérib*. Concédé lui aussi en 1891 à une compagnie française, et déjà d'une longueur de 258 kilom., il devait bientôt se compléter de la ligne *Homs-Hama-Alep-Biredjick*, soit de 550 kilom. La première partie concédée allait desservir le Hauran, région à sol volcanique et à climat très doux en hiver, qui permettrait d'abondantes récoltes de blé dur. La deuxième section concédée se trouvait tracée tout le long du couloir de terrains fertiles, qui sépare le Liban de l'Anti-Liban par la vallée de l'Oronte ; elle aboutirait dans une

(1) A 40 km. de Khaifa, cote 80 ; 25 km. plus loin (Reison) cote — 98 ; à 20 km. plus avant, (Djin-el-Medjamih), cote — 258 ; 40 km. plus loin, cote + 376. Enfin plateau de Deraa, cote + 450. En outre, sur la rive gauche du Jourdain, il fallait franchir les gorges du Yarmouk.

contrée industrielle, dont les exportations en soie grège, étoffes et coton étaient déjà considérables

Heureuse influence des chemins de fer sur les régions desservies. — Ainsi, peu à peu s'établissaient sur la périphérie des voies de pénétration locale, desservant des bassins économiques distincts, prolongeant vers l'hinterland le commerce maritime, en reliant par couples les Echelles de la côte et les Bazars du rivage désert. Cette conception, inspirée par les intérêts des navigateurs, était d'ailleurs, imposée par la nature même des lieux : l'Asie ottomane, en effet. considérée de l'extérieur, offre l'aspect d'un pays, dont le pourtour est semé de cultures et de villes, mais dont l'intérieur n'est qu'une solitude déserte, abandonnée en grande partie aux nomades. Les chemins de fer construits semblaient servir très heureusement les besoins des populations indigènes. Sous leur influence, l'Asie-Mineure s'éveillait de sa longue torpeur. Les rapports commerciaux entre la Turquie d'Asie d'une part, l'An gleterre et la France d'autre part se resserraient : celles-ci importaient de plus en plus des lainages, des cotonnades, des métaux, des articles d'horlogerie, de papeterie, de cordonnerie, etc..., et, insensiblement, le commerce européen transformait la physionomie et le caractère des ports de la côte. Smyrne, Brousse, Beyrouth, Damas, la plupart des villes asiatiques, d'orientales qu'elles étaient, tendaient à devenir occidentales. Chez elles, dans les diverses classes de la population, les besoins augmentaient avec le confort. Partout, sur le littoral, la situation économique se

transformait au bénéfice de la France et de l'Angleterre, dont les exportations de blé, de peaux, de laines, de vins, de cuirs, ne cessaient de grandir (1).

Autres petites lignes projetées. — Satisfaits de leur œuvre, Français et Anglais continuaient leurs efforts en vue d'obtenir des concessions nouvelles. C'est ainsi qu'ils songeaient à joindre Damas à St-Jean-d'Acre et à El-Arish — Alep à Alexandrette — Panderma sur la mer de Marmara à Soma — Sansoun sur la mer Noire à Sivas et à Césarée — Teleck à Biredjick sur l'Euphrate.

Projets plus vastes ; les raisons de leur insuccès. — Cependant, des projets plus vastes s'étaient fait jour. Les Russes, qui n'avaient pas entrepris comme les Français et les Anglais, la construction de petites lignes, mais qui persistaient dans leur rêve grandiose de gagner la mer, avaient conçu une voie ferrée, qui, partie de Trébizonde sur la mer Noire, eût abouti à Yemourtalik, sur le golfe d'Alexandrette, après être passée par Bafra pour remonter la vallée du Kizil-Irmak et toucher Amassia, Sivas et Césarée.

Avant les Russes, dès le milieu du XIX[e] siècle, les Anglais avaient eu l'idée de traverser l'Asie Turque. En 1851, une Compagnie anglaise, à la tête de laquelle se trouvait le général sir Francis Chesney, se forma en vue d'établir une voie ferrée, devant partir de Suédié

(1) Cf. Rapports des Consuls de France à Damas, Beyrouth, Jérusalem, Smyrne, etc. Annexe du Moniteur officiel du Commerce des 15 juin 1893, 26 juillet 1894, 14 juin 1894, 18 octobre 1894, 9 août 1894.

(l'ancienne Sélencie) sur le golfe d'Alexandrette, pour aboutir à Koweit sur le golfe Persique. En 1856, elle obtint de la Porte le firman de concession et la promesse d'une garantie d'intérêt de 6 o/o pour le capital à engager Mais, cette garantie ne fut jamais assurée. La Compagnie ne put réunir les fonds suffisants et la tentative échoua (1).

Le projet de construire un chemin de fer à travers l'Asie Turque vers les Indes n'en continua pas moins de préoccuper les esprits. Peu après l'ouverture du canal de Suez, les Anglais imaginèrent de relier Ismaïlia à Koweit. Mais ce tracé, qui coupait le désert de Syrie sur une longueur de près de 800 kilomètres était voué à un échec certain.

A partir de 1875, les projets succédèrent aux projets. Il fut question d'une ligne d'Iskanderoun à Koweit par Alep et la vallée de l'Euphrate. C'était sans doute le trajet le plus court, mais, d'une part, le Beïlan était difficile à franchir, d'autre part la vallée du fleuve était inculte et peuplée de nomades.

La proposition qui fut faite ensuite de relier Tyr ou Sidon à Koweit par Damas et Bagdad présentait un double écueil : l'insuffisance commerciale soit de l'un, soit de l'autre port et les difficultés de construction de la ligne à travers les monts de Syrie.

Enfin, un syndicat russe se forma sous la présidence du comte Wladimir Kapnist, cousin du repré-

(1) Cf. D. G. Hogarth, The Bagdad Railway. National Review. Mai 1902.

sentant du tsar à Vienne, en vue d'obtenir la concession d'une ligne de Tripoli de Syrie à Koweit par Palmyre et Bagdad. Le point de départ était heureusement trouvé, mais la première section de cette voie avait l'inconvénient de traverser le désert de Syrie.

Aucun de ces projets ne devaient aboutir : ils présentaient tous un trait commun : chaque ligne partait de la Méditerranée et aboutissait au golfe Persique, après avoir traversé l'Asie-Mineure dans sa largeur ; elles constituaient le prolongement des premières lignes plus modestes, qui reliaient certains points de la côte aux Bazars de l'intérieur. Sans doute, elles semblaient devoir servir les intérêts économiques des peuples et favoriser la pénétration européenne. Mais, par contre, elles paraissaient peu conformes aux intérêts politiques de l'Empire ottoman. Elles risquaient de réveiller le particularisme des populations soumises, des Grecs d'Ionie, des Syriens, des Arméniens, des Arabes. Peut-être ces considérations n'ont-elles pas été étrangères à leur insuccès.

Ainsi, la France, l'Angleterre, la Russie poursuivaient sans relâche la construction de nouveaux chemins de fer en Asie turque. Elles y voyaient un moyen de remettre en valeur des régions jadis prospères et d'ouvrir à leur production nationale des débouchés intéressants ; c'était aussi pour elles une occasion de rayonnement à leur prestige et de développement à leur influence. Mais, en dehors de ces desseins avoués, il semble bien qu'il n'y ait eu chez elles aucune arrière-pensée de conquête ou de colonisation. Les événe-

ments allaient contraindre les trois peuples à mieux affirmer leur volonté, à mieux préciser leur rôle, à mieux déterminer leur zône d'action. Guidé par son ambition, son besoin d'accroissement et peut-être aussi par une rivalité jalouse à l'encontre de ses voisins plus heureux, l'Empire allemand cherchait à s'implanter en Asie-Mineure. Il ne pouvait s'y faire une place qu'aux dépens des puissances déjà établies dans le pays. Celles-ci s'efforceraient de maintenir leurs positions.

CHAPITRE III

L'Avènement de l'Allemagne

Les motifs de la pénétration allemande. — Les moyens employés: les Banques et les Maisons de Commerce. — La conception du chemin de fer de Bagdad; le plan von Pressel. — La première concession allemande; la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie. — Les routes possibles vers Bagdad : le tracé « du Nord » et le tracé « du Centre ». — La deuxième étape vers Bagdad. — Le tracé « du Sud » ; la convention de 1899. — Les négociations avec les groupes financiers français ; les accords de 1898 et de 1899. — Le rachat du Mersina-Adana; concession de la ligne Khaïfa-Deraa. — Le dernier bond vers Bagdad; Convention du 5 mars 1903.

Le temps n'est plus, comme le fait remarquer Bohler, où Bismarck jugeait inutile de prendre connaissance du courrier de Constantinople, en disant : « La question d'Orient ne vaut pas les os d'un grenadier poméranien », et si un successeur du chancelier de fer, M. de Bulow, affirmait au Reichstag, le 19 mars 1903, que « l'Allemagne ne pratique pas en Orient une politique

active », on ne doit voir dans cette assurance que paroles de diplomate destinées à rassurer l'opinion publique.

Les motifs de la pénétration allemande. — Il y a déjà longtemps que les convoitises germaniques se sont manifestées en Turquie et que s'infiltre dans ce pays l'action de notre voisine d'Outre-Rhin. Dès 1852, un voyageur allemand, le professeur L. Ross, émettait l'idée que l'Asie-Mineure pourrait être un champ de colonisation pour l'Allemagne. — A la fin de la guerre de Crimée, Roscher préconisait l'émigration allemande vers le sud-est de l'Europe, de préférence à l'émigration vers l'Amérique ; il voulait diriger le courant « vers les « terres voisines de l'Est, vers les parties riches mais « peu peuplées de la Hongrie, vers la Moldavie et « la Valachie, vers la Bulgarie, vers l'Asie-Mineure ».

Ces idées furent reprises. Frédéric List les soutint ardemment et, après 1871 le rêve se précisa. L'Empire allemand, refondu, commençait alors une existence nouvelle. Il était fort; ses préoccupations étaient maintenant de devenir riche. Il travaillait dans ce but, mais le sol ingrat de la métropole ne sut bientôt plus suffire à la tâche qu'on lui demandait. L'activité industrielle grandissait sans cesse, pas assez pourtant pour retenir sur le sol natal une population qui augmentait dans des proportions rares et, chaque jour, des centaines de Germains quittaient les ports de Brême et de Hambourg, pour s'en aller, sur l'autre rive de l'Atlantique, dépenser leur activité. D'autre part, les produits de l'industrie, ne pouvant non plus s'utiliser à l'intérieur des frontières,

cherchaient des débouchés à l'étranger. Les pays d'Europe, encerclés de droits de douane, étaient fermés L'Allemagne devait se tourner vers les pays neufs et plus que tout autre, le Levant l'attirait.

Les circonstances étaient alors favorables : La question d'Egypte éloignait l'Angleterre ; la France était occupée ailleurs à fonder un empire colonial la Russie était la traditionnelle ennemie de la Porte ; l'Autriche, amoindrie, restait dévouée à son vainqueur. Tout invitait l'Allemagne à suivre de près les affaires ottomanes et à prendre une place de choix auprès de « l'Homme Malade (1) ».

(1) M. Georges Gaulis a laissé des intérêts germaniques en 1889, au moment où la politique de Guillaume II va se préciser en Orient, un tableau particulièrement vivant que nous croyons devoir reproduire :

« L'Autriche appelait l'Allemagne auprès du Sultan qu'elle « venait de dépouiller et dont elle allait se faire l'humble ser- « vante. Les marchandises allemandes réussissaient chez les « orientaux d'une façon inespérée. Le commerce s'était fait une « situation avant la diplomatie et réclamait les bons secours de « celle-ci pour sauvegarder ses nouveaux intérêts. Les anciens « surveillants semblaient un peu négliger les affaires ottomanes « ou ne pouvaient plus les conduire à leur fantaisie. La Russie « faisait une politique de sourires à Constantinople, mais sans « chance de durée, car, si le Tsar est le seul, en Europe, qui « n'ait pas besoin de plaire au Sultan et puisse se contenter de « lui faire peur, il ne saurait par contre, à aucun moment, lui « inspirer une vraie confiance. La France avait bien d'autres « soucis en tête et l'Angleterre était devenue suspecte depuis le « Traité de Chypre et depuis l'avènement d'un ministère libéral, « nettement turcophobe. Une place était donc à prendre avec « tous les avantages qu'elle comportait et, seule, une puissance

Les moyens employés : Les Banques et les Maisons de Commerce. — Guillaume II ne négligea rien pour y parvenir. Il saisit toutes les occasions de persuader au Sultan qu'il était son protecteur et son ami. Avec la persévérance qu'on lui connaît, il mit la diplomatie impériale au service des maisons allemandes. Il organisa des voyages. « Le spécialiste en « Islam, dit M. Bérard, le baron von Oppenheim, ac- « complit son voyage « de la Méditerranée au golfe « Persique » ; il explore l'Asie-Mineure, dresse des car- « tes, fréquente les cheiks et les tribus, évalue l'agri- « culture et le commerce, l'état présent et les chances « d'avenir ». Peu après, le Dr Sachau, Ruge, Grothe, puis des officiers, des ingénieurs, des géographes sont chargés du même soin. Les missions succèdent aux missions : celle, dirigée par le général von der Golz, fut particulièrement fructueuse. Non seulement, elle réussit à germaniser le cadre des officiers de l'avenir, mais, en obtenant des commandes d'armes à la maison Krupp, elle établit entre la Porte et l'Allemagne une sorte de lien commercial, qui apparut à celle-ci comme le premier jalon de sa pénétration pacifique.

Parmi les moyens, qui parurent aux allemands particulièrement précieux pour développer leur influence, il convient de citer les Banques nationales, dont le réseau ne tarda pas à s'étendre sur tout l'empire otto-

« dont les frontières ne touchent pas à l'empire ottoman, pouvait « devenir l'amie, l'indispensable amie, prête à sacrifier les inté- « rêts européens au profit des interêts turcs confondus avec les « siens. » (V. bibliographie.)

man. L'Allemagne s'efforça de devenir le banquier de la Turquie et d'enlever à la France comme à l'Angleterre leur prépondérance dans la vie financière de ce pays. Des succursales de la Deutsche Bank s'ouvrirent à Constantinople, à Smyrne. à Salonique. Puis, successivement, furent fondées la Deutsche Palestina Bank, au capital de 800 000 maks et l'Orientbank, au capital de 10 millions de marks. Ces établissements soutenaient les industries germaniques et facilitaient toutes les entreprises de l'Allemagne. De jour en jour, les rapports de celle-ci avec la Turquie s'affirmèrent plus intimes au point de vue commercial et bientôt, sur la plupart des marchés de l'Asie-Mineure les produits allemands vinrent concurrencer de façon redoutable les produits anglais et français (1).

(1) M. Lefeuvre Méaulle, attaché commercial de France en Orient, nous indique les méthodes commerciales de pratique courante, qui assurent presque toujours le succès des produits allemands sur les marchés du Levant :

1° *Grande Publicité.* — Les Allemands n'hésitent devant aucune dépense pour attirer à eux la clientèle : affichages multiples, annonces dans les journaux, envoi de notices, de prospectus, de prix-courants, de catalogues sur papier de luxe, à impression ultra-soignée, avec illustrations extrêmement coûteuses, mais qui frappent l'attention et décident souvent du choix. M. Lefeuvre-Méaulle parle même de circulaires gravées sur papier japon, annonçant l'arrivée prochaine du représentant-voyageur.

2° *Modicité des Prix.* — La main-d'œuvre, bien moins chère en Allemagne qu'en France et en Angleterre, permet à l'industriel allemand de livrer à meilleur compte ses produits, le plus souvent, il est vrai, de qualité inférieure.

3° *Adaptation rapide de la marchandise aux besoins et aux goûts de l'acheteur.* — Tandis que la fabrication française et

La conception du chemin de fer de Bagdad. — Le plan von Pressel. — Ainsi, les banques et les maisons de commerce servaient admirablement les desseins de l'Allemagne. Ces moyens d'action, toutefois, semblaient encore insuffisants au jeune Empire contre les peuples qui dominaient la vie économique de l'Orient et, pour

anglaise ne semble pas tenir grand compte des goûts locaux, des différences de latitude et de climat et observe une certaine fixité dans ses modèles, les Allemands étudient au contraire avec une attention inouïe les habitudes, les besoins, les tendances de l'acheteur et créent du nouveau « à jet continu ».

4° *Facilités de paiement considérables.* — Les maisons allemandes expédient de façon courante dans le Levant contre paiement, à 6 mois de date, net ; leurs étoffes sont même fréquemment vendues contre paiement à 9 mois de date, net ; leurs rhums contre paiement à 12 mois... Français et Anglais sont bien plus rigoureux sur la question des crédits. Leurs marchandises sont d'ordinaire payables dans les 3 mois.

5° *Traitements privilégiés dans les Banques allemandes des traites sur l'étranger.* — Les affaires dans le Levant se traitent à longue échéance. La dette est reconnue par l'acheteur au moyen d'une traite qu'il signe et remet à son vendeur. Le commerçant allemand muni d'une traite de cette nature, *souscrite à n'importe quelle échéance*, trouve toujours dans son pays une banque qui consent à la lui escompter. Son capital commercial n'est ainsi jamais immobilisé.

D'une façon générale, au contraire, *le papier étranger, même à court terme*, est repoussé des guichets d'escompte français et anglais. Le crédit consenti à l'acheteur étranger représente dans ces conditions pour les producteurs-exportateurs une immobilisation de fonds extrêmement gênante et c'est pour cette raison qu'ils ne peuvent faire à leurs acheteurs d'Orient des crédits aussi longs que les Allemands.

Voir supplément au Moniteur officiel du Commerce du 12 mars 1914.

devenir un rival redoutable, il s'attachait à obtenir de l'amitié du Sultan des concessions de chemin de fer. Il se rappelait les paroles de son grand industriel Von Siemens : « Chaque chemin de fer établi en pays étran-
« ger et dont les actions sont restées dans notre pays,
« est en même temps un élément de notre développe-
« ment extérieur et l'origine de relations durables avec
« un nouveau centre économique... C'est ainsi que s'est
« établie l'influence anglaise hors d'Europe et l'influence
« de la France à Constantinople et dans le Levant...
« C'est ainsi que nous devons, à notre tour, faire péné-
« trer notre influence. »

On put croire tout d'abord qu'il serait difficile à l'Allemagne de réussir. Sur les côtes d'Asie Mineure et de Syrie, on ne voyait, en effet, aucun port, aucune rade de quelque intérêt, qui ne fut déjà relié à un bazar de l'intérieur ou sur le point de l'être. Et toutes ces lignes exploitées ou en construction, se trouvaient aux mains soit de la France, soit de l'Angleterre.

L'Allemagne ne perdit pas confiance. Elle renonça aux voies de pénétration locale et reprit, à son profit, l'étude des grands projets, susceptibles de lui procurer, d'ailleurs, des avantages autrement importants. Celui que lui présentait son ingénieur von Pressel (1) méritait

(1) Wilhelm von Pressel, mort à Constantinople le 16 mai 1902, presque dans la misère après avoir employé pour le compte des autres des centaines de millions, était Wurtembergeois. Il fit l'apprentissage de son métier dans l'exécution des sections-tiges du réseau de son pays natal. De 1852 à 1862, il exécuta pour le compte d'une société patronnée par les frères Péreire, de Paris,

particulièrement de retenir son attention. Il consistait à traverser l'Asie ottomane dans sa plus grande longueur, depuis le Bosphore jusqu'au golfe persique, en passant par Sivas, Diarbékir, Mossoul et Bagdad (1). A la conception russe et anglo-française, von Pressel opposait une formule nouvelle : Au lieu de Tripoli, Beyrouth, Tyr ou Sidon, têtes de ligne, Constantinople, centre des réseaux d'Europe et d'Asie ; avant les besoins économiques des peuples, les nécessités administratives et militaires du gouvernement ; à la place de voies ferrées susceptibles d'éveiller l'esprit particulariste de certaines provinces excentriques, une grande artère, à laquelle viendraient se rattacher, quelque jour, les lignes existantes et qui permettrait au Sultan d'exercer son autorité jusqu'aux frontières extrêmes de l'Empire. — Le projet était bien fait pour flatter les ambitions de la Porte. Il devait nécessairement réussir.

La première concession allemande. — La Compagnie des chemins de fer d'Anatolie. — Le point de

le réseau Nord-Ouest de la Suisse, traversant six cantons et aboutissant à Bâle. De 1862 à 1870, il construisit pour le compte de la Sudbahn autrichienne patronnée par les Rothschild de Vienne et de Paris, quelques lignes dans le Tyrol, la Carinthie, la Styrie, la Carniole et en Hongrie. Les entreprises du Baron de Hirsch amenèrent von Pressel en Turquie. Passionné pour son art, il voulut régénérer l'Empire ottoman par les chemins de fer et l'idée lui vint de joindre Constantinople au golfe persique au moyen d'une grande artère qui passerait par Bagdad. Cf. : André Chéradame. Le Chemin de fer de Bagdad, chez Plon, p. 25.

(1) Wilhelm von Pressel. Les chemins de fer en Turquie-d'Asie. Orell Füssli. Zurich, 1902.

départ indiqué par von Pressel, se trouvait être le port d'Haïdar-Pacha, qu'une petite ligne de 90 kilomètres reliait à Ismidt. En 1880, le gouvernement turc, comme on sait, avait abandonné l'exploitation de cette ligne à une société anglaise pour une période de vingt ans, sous la réserve, toutefois, si bon lui semblait, de dénoncer le bail avant l'échéance convenue. Le 27 septembre 1888, la dépossession de la Compagnie fermière était accomplie au profit d'un allemand, M. Alfred Kaulla, qui le 4 octobre suivant, obtenait l'autorisation de pousser le rail par Eski-Chéir jusqu'à Angora, soit la construction et l'exploitation de 485 kilomètres de voie ferrée. La première étape vers Sivas et Bagdad allait être franchie.

Cependant, l'Allemagne se préoccupait de ne pas éveiller les susceptibilités des autres puissances et, le 16 mars 1889, M. Kaulla rétrocédait sa concession à une société, où l'élément turc, apparemment du moins, devait entrer en majorité. Elle s'intitulait « *Société ottomane des chemins de fer d'Anatolie* ». Malgré sa dénomination, elle n'en était pas moins une Compagnie allemande. Fondée sous les auspices de la Deutsche Bank de Berlin et de la Wurttembergische Vereinsbank de Stuttgard, la Société des Chemins de fer d'Anatolie avait à sa tête, comme directeur général M. Türk Zander, ancien haut fonctionnaire de la Deutsche Bank. Le personnel était presque entièrement allemand. Les 36.000.000 d'actions et les 140.000.000 d'obligations demandés par la Société, furent fournis par les marchés allemands. Les capitaux, du reste, ne s'étaient pas en-

gagés à la légère. Le gouvernement turc avait promis la garantie d'un revenu brut de 15.500 francs par kilomètre pour la ligne à construire Ismidt-Angora ; il en avait promis une autre de 10.300 francs par kilomètre pour la ligne déjà en exploitation Haïdar-Pacha-Ismidt.

L'iradé accordait quatre années pour la construction et la mise en service du Chemin de fer. A la date prévue, le 25 novembre 1892, la première locomotive circulait de Haïdar-Pacha à Angora. Les Allemands avaient fait vite et bien. Ils pouvaient se flatter que ni Français, ni Anglais n'eussent agi plus vite, ni mieux. Et Guillaume II, content de ces premiers avantages, allait intriguer auprès d'Abdul-Hamid pour pousser le rail plus avant, vers Bagdad.

Les routes possibles vers Bagdad ; Le tracé du Nord et le tracé du Centre. — L'empereur hésitait toutefois sur la route à suivre D'Angora, pour atteindre Bagdad et le golfe Persique, deux tracés étaient également possibles : on pouvait indifféremment passer soit par Sivas, Erzeroun et Bitlis — c'était le tracé du Nord — soit par Sivas, Kharpout et Diarbékir — c'était le tracé du Centre, que préconisait von Pressel. Avant de choisir entre les deux, on envoya en Asie-Mineure des ingénieurs, des officiers, des géographes. Du mois de juin 1892 au commencement de 1893, leurs travaux se poursuivirent avec une méthode rigoureuse. Tandis que Diest et Anton parcouraient les régions à l'ouest d'Angora, Prittwitz, Flottwell, Mærcker, Kannenberg reconnaissaient celles qui s'étendent à l'est. Leurs études établirent d'une manière non discutable que le tracé du

Nord serait de beaucoup le plus aisé, le moins coûteux et celui qui assurerait aussi la mise en valeur des régions les plus favorisées naturellement (1).

Sur ces indications, on dressa des plans, on élabora des projets, on fit des rêves. La Russie vint tout déranger. Le tracé du Nord traversait de bout en bout l'Arménie turque, que les Russes considéraient dans le domaine de leur influence et où ils avaient, en outre, un droit de préférence sur tous les chemins de fer à construire, Les intentions de l'Allemagne ne pouvaient manquer de les inquiéter. Elles risquaient de ruiner leurs projets de transasiatique et les menaçaient jusque chez eux. Moins de cent kilomètres séparaient Erzeroun de leur frontière. La ligne projetée y permettrait une concentration rapide des forces ottomanes. Enfin la construction d'une voie ferrée pouvait contribuer à organiser l'Arménie et les Russes ne voulaient pas qu'on organisât cette province, voisine de leur région caucasienne. Pour calmer leurs inquiétudes, l'Allemagne proposa bien de les associer à son entreprise et de raccorder à Kars son chemin de fer au leur. Toutes les tentatives de conciliation échouèrent Les Russes se montrèrent irréductibles. Le tracé du Nord fut abandonné.

La deuxième étape vers Bagdad. — On décida d'adopter alors le tracé du centre. Ce fut le parti qu'on plaida près du Sultan et ce fut aussi le parti qu'il prit. Par un rescrit du 15 avril 1893, il accorda à la Société

(1) Cf. Zeitschrift Ges. Erdk. (Bulletin de la Société de Géographie). Berlin, XXXIV, 1899, p. 363-391.

ottomane des chemins de fer d'Anatolie une double concession :

1° Un embranchement, avec une garantie kilométrique de 15.000 francs, d'Eski-Chéir à Konia, vers le sud, par Afioun-Karahissar ;

2° La prolongation de la ligne d'Angora à Césarée et éventuellement sur Sivas et Bagdad, avec une garantie kilométrique plus forte encore.

Le rêve de l'Allemagne semblait proche de sa réalisation.

Au début de 1896, en moins de trois années depuis l'iradé de concession, les 444 kilomètres de voie ferrée entre Eski-Chéir et Konia étaient ouverts à l'exploitation. Leur construction, d'ailleurs, n'avait offert aucune difficulté. Après les pittoresques défilés d'Ismidt à Eski-Chéir, la ligne monte insensiblement sur le plateau plus monotone de l'interieur (1).

La seconde partie de la concession Angora, Césarée, Sivas, Bagdad, de beaucoup la plus intéressante, ne fut pourtant pas utilisée. On en a trouvé la cause dans les difficultés d'ordre technique que présentait l'entreprise. Il convient de la chercher plutôt dans l'opposition de la Russie à l'exécution du projet. Entre Sivas et Césarée,

(1) Eski-Chéir, cote 800 ; Afioun Karahissar, cote 1100 ; Konia, cote 1159. — Ces trois lignes Haidar Pacha-Ismidt, Ismidt-Angora et Eski-Chéir-Konia constituent les chemins de fer d'Anatolie proprement dits. Leur développement total atteint 1033 kilomètres : 344 d'Haïdar-Pacha à Eski-Chéir ; 263 d'Eski-Chéir à Angora ; 434 d'Eski-Chéir à Konia. L'entreprise représente un capital allemand de 197.795.000 francs.

le tracé du centre coupait encore l'Arménie. La Russie ne permit à aucun prix qu'on pénétrât sur ce territoire. Au nom de son gouvernement, le prince de Lobanoff le déclara d'une façon formelle à Constantinople en même temps qu'à Berlin. L'Allemagne dût s'incliner. Pas plus alors qu'aujourd'hui, elle ne voulait risquer un conflit avec la Russie.

Le tracé du Sud. — La convention de 1889. — Après la route du nord, la route du centre se fermait. Du côté d'Angora, les Allemands ne pouvaient faire à leur rail une trouée. Leur effort se reporta sur Konia. Ils entreprirent d'atteindre Bagdad et l'Océan par Erégli, Adana, Biredjick et Mossoul. Ce fut le tracé du Sud. Sans doute, le trajet était beaucoup plus long et des travaux considérables devraient être exécutés sur le parcours de la voie. Sans doute, la plupart des régions traversées offraient peu de ressources et une population d'une densité assez faible. Par contre, le tracé présentait l'avantage de maintenir le chemin de fer à proximité de la Méditerranée, à proximité aussi des lignes anglaises et françaises, que l'on parviendrait ainsi à dominer et peut-être à accaparer quelque jour.

Les espérances, les recherches scientifiques, l'action diplomatique se tournèrent dans la nouvelle direction. Une mission composée des ingénieurs Mackensen, von Kapp, Habich, du consul général Stemrich, fut chargée d'étudier le tracé technique de la voie projetée. Le major Morgen, attaché militaire à l'ambassade de Constantinople, se rendit à Bagdad pour évaluer la valeur stratégique de la ligne. Un navire allemand partit explorer

le golfe persique à la recherche d'un point terminus avantageux (1). On fut bientôt d'accord pour reconnaître que le nouveau tracé ne présenterait pas de difficultés insurmontables, qu'on pourrait traverser le Taurus, au moyen d'un tunnel à hélice de 10 à 12 kilomètres et qu'après Bagdad, on atteindrait par terrasses la Basse-Mésopotamie. C'étaient là, les seuls obstacles véritables, les seuls écueils de l'entreprise. La science des ingénieurs en viendrait sûrement à bout.

Entre temps, l'Allemagne redoublait d'attentions à l'égard de la Porte. Plus que jamais, elle se faisait ouvertement sa protectrice et son avocate auprès des autres puissances. Les massacres d'Arménie, qui soulevèrent dans le monde civilisé une explosion d'indignation et d'horreur, la laissèrent indifférente et dans le courant de Septembre 1898, Guillaume II s'étant rendu en Palestine, en Syrie, à Stamboul, alla embrasser « l'homme rouge », déclarant dans un discours demeuré célèbre : « Puisse S. M. le Sultan, ainsi que les 300 millions de « Mahométans qui vénèrent en lui leur calife, être assu- « rés que l'Empereur allemand est leur ami pour tou- « jours ».

Ce fut l'année suivante, le 27 novembre 1899, qu'un iradé du Sultan concéda en principe à la société d'Anatolie le prolongement de la voie ferrée de Konia par Bagdad jusqu'au golfe persique. L'iradé comportait un

(1) André Chéradame. Le chemin de fer de Bagdad. Librairie Plon, p. 28.

engagement, une promesse, mais non pas encore la concession définitive. Avant de l'obtenir, avant surtout de l'utiliser, l'Allemagne se trouvait dans la nécessité préalable de négocier avec les Français et de régler avec eux quantité de points importants. Son tracé du Sud, en effet, devait traverser la Syrie, que dominait l'influence française ; sur différents points, il devait même couper et parfois doubler les lignes déjà construites ou déjà concédées à des Français. On ne pouvait songer à établir le rail sans notre assentiment.

Les négociations avec les groupes financiers français ; les accords de 1898 et de 1899. — Dès la fin de 1897, les Allemands avaient prévu la difficulté. Dès cette époque, ils avaient engagé des pourparlers avec les groupes financiers qui représentaient les intérêts de nos compagnies concessionnaires. Par ses extentions successives, la société d'Anatolie était alors parvenue à barrer la route à notre compagnie Smyrne-Cassaba et il convenait d'examiner les conditions auxquelles l'Allemagne souderait ses rails aux nôtres à la gare d'Afioun-Kara-hissar. Sur ce point, un accord intervint rapidement Il fut convenu dans le courant d'avril 1898, que des administrateurs des deux compagnies seraient échangés, que deux Allemands entreraient dans le conseil d'administration de la compagnie Smyrne-Cassaba, tandis que deux Français entreraient dans le conseil d'administration de la Société d'Anatolie et qu'on nous céderait une part des actions de cette dernière société ; moyennant quoi, le chemin de fer de Bagdad pourrait

communiquer avec Smyrne et avoir un débouché sur la Méditerranée (1).

Cette question réglée, les négociations se poursuivirent en vue de l'établissement de la voie nouvelle. Le syndicat allemand concessionnaire, pour faire aboutir son projet, avait besoin que nous lui concédions le droit de passer à Adana, à Biredjick, à Alep, le droit aussi de contourner le golfe d'Alexandrette, où nous était réservée la priorité sur les voies ferrées à construire, le droit enfin d'emprunter notre petite ligne Mersina-Adana, qui permettrait à ses chantiers du Taurus un ravitaillement facile et rapide. De plus, l'entreprise allait exiger des capitaux énormes et l'Allemagne, dont les disponibilités financières étaient alors modestes, songeait à faire appel aux nôtres, que l'on disait inépuisables.

En échange de ces sacrifices, on nous offrait des compensations de nature à nous séduire évidemment. On faisait valoir, en outre, que la grande artère projetée d'un bout à l'autre de l'Asie occidentale, loin d'appauvrir nos petites lignes leur donnerait, au contraire, plus de vie et de prospérité, qu'il nous était impossible d'empêcher une œuvre, dont le but principal était d'ouvrir à la civilisation des régions nouvelles, que notre intérêt nous commandait d'y coopérer, qu'il en résulterait pour nous des avantages matériels et moraux considérables. On ajoutait que l'Angleterre se montrait

(1) KÜRCHOFF, Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Klein und Mittel-Asien. Géographische Zeitschrift, novembre 1902, page 616. Leipzig, Teubner.

favorable à l'entreprise et que, le cas échéant, elle y participerait volontiers.

Ces considérations ne décidaient pas les groupes français à céder aux instances du groupe allemand. Pour triompher de la résistance des nôtres, celui-ci manœuvra avec une grande habileté. Le cours des actions du Mersina-Adana et du Beyrouth-Damas subissait de grosses fluctuations; le paiement du coupon du Beyrouth-Damas en 1898 fut même différé (1). Le Syndicat allemand profita de cette situation. Il racheta à des prix relativement bas, les actions de ces deux chemins de fer, qu'il pût trouver sur le marché et parvint ainsi à jouer un rôle important dans les assemblées générales d'actionnaires. Il avait agi rapidement. On se prit à penser que dans un avenir plus ou moins éloigné, il réussirait à dominer nos entreprises.

Devant la menace, nos groupes financiers devinrent plus traitables. Ils laissèrent passer le rail allemand, lui permirent d'arriver le cas échéant à Alexandrette, et renoncèrent même à son profit, à construire la section Alep-Biredjick, qui nous était concédé. L'accord eut lieu à Berlin, le 6 mai 1899, entre les représentants de la Deutsch-Bank, ceux de la Société ottomane des chemins de fer d'Anatolie, ceux de la Banque impériale ottomane et ceux des Compagnies françaises concessionnaires.

Les conditions de l'accord étaient les suivantes :

(1) Cf. Rapport annuel de la Compagnie ottomane des Chemins de fer économiques de Syrie. Année 1898.

« Les deux pays, Allemagne et France, auraient une part égale dans l'apport des capitaux comme dans la direction ;

« La Société du Bagdad serait tout à fait distincte de la Société d'Anatolie ;

La France ne ferait aucune opposition aux négociations de la Société d'Anatolie et de la Porte.

Rachat du Mersina-Adana ; Concession de la ligne Khaïfa-Déraa. — Ainsi, l'Allemagne parvenait à ses fins La première conséquence de son succès fut de décourager complètement les porteurs de titres du Mersina-Adana. Actions et obligations tombèrent à un cours dérisoire. Le syndicat allemand ne négligea pas de les racheter et se trouva détenir bientôt 2.500 titres sur les 8.200, qui constituaient le capital social. Au début de 1901, il s'en procura encore 2.000 que lui céda l'entrepreneur Croisot et en trouva 600 autres à Constantinople. Il était maître de la situation ; il s'empressa de traiter avec la minorité des actionnaires. Le Directeur français fut renvoyé ; le Mersina-Adana passa sous la domination germanique ; le port d'Adana devint allemand.

L'année suivante, les circonstances permirent aux Allemands d'accaparer un deuxième port de la côte méditerranéenne. La société anglaise, qui avait obtenu en 1891, la concession du chemin de fer Khaïfa-Déraa, montrait peu d'empressement à l'exécuter. En 1901, à peine dix kilomètres de la voie se trouvaient construits. Les Allemands intriguèrent près du Sultan pour que l'entreprise fut rachetée sans retard et confiée à leurs

soins. En novembre 1902 ils obtinrent satisfaction. La concession rachetée 3.565.000 francs. leur fut rétrocédée aussitôt.

Le dernier bond vers Bagdad ; Convention du 5 mars 1903 — Entre temps, le 16 janvier 1902, était intervenue une convention nouvelle entre le Sultan et la Société d'Anatolie au sujet du Bagdad. Elle fixait d'une manière plus précise le tracé de Konia au golfe Persique et arrêtait les conditions de l'entreprise.

Ce n'était toutefois pas encore le texte définitif. Celui-ci ne fut signé entre Zihni-Pacha, président du Conseil des ministres de Turquie, d'une part et M. T. Zander, de l'autre que le *5 mars 1903,* quand l'Allemagne, au mépris des stipulations conclues avec les groupes français eut nettement spécifié que, dans la Société du Bagdad, elle entendait accaparer tous les pouvoirs et faire de la ligne projetée une entreprise purement allemande.

CHAPITRE IV

La Convention turco-allemande du 5 Mars 1903

Le but poursuivi dans la Convention.

A. — Les dispositions relatives à l'établissement de la voie : *a/* l'imprécision du tracé ; *b/* les délais accordés pour la construction ; *c/* autres faveurs destinées à la faciliter.

B. — Les conditions d'exploitation; avantages inusités : *a/* exemptions fiscales ; *b/* Jonction assurée avec les voies d'eau et faculté de créer des ports : *c/* droit de remettre en valeur le pays.

C. — Les conditions financières de l'entreprise ; clauses anormales relatives : *a/* au cautionnement de la Société ; *b/* à la garantie kilométrique ; *c/* au rachat de la concession.

Aux circonstances qui ont présidé à l'élaboration du projet de chemin de fer de Bagdad, au fait aussi que la ligne doit traverser un pays arriéré et en grande partie inexploité, la convention intervenue le 5 mars 1903 entre le gouvernement ottoman et les représen-

tants de la Société du chemin de fer d'Anatolie emprunte un caractère original (1).

L'examen de cette convention, article par article, présenterait un intérêt médiocre, étant donné le but que nous poursuivons dans cette étude. Il nous amènerait à un exposé complet de la législation du chemin de fer, à la recherche de tous les rouages financiers, à l'analyse de toutes les stipulations techniques, qu'il est de bonne administration de fixer pour l'établissement et pour l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et nous ferait oublier dans de longs développements, l'ensemble du problème que nous nous sommes donné. Nous croyons donc, et de plus de de netteté et de plus de profit, de nous borner à examiner par quels points cette convention se différencie de celles qui sont en usage dans les pays européens. Ainsi, nous servirons davantage la fin de notre étude : montrer les efforts de la diplomatie allemande, pour établir son influence en Asie Mineure, sur des bases durables et dans un rayon étendu.

Le but poursuivi dans la Convention. — Si l'établissement du chemin de fer de Bagdad doit servir la politique germanique, il convient d'éviter et les concurrents dans les régions voisines et un échec économique et financier dans sa propre zone. Il faut donc, entourer la construction de la ligne de Konia à Bassorah, de toutes les garanties financières et économiques lui

(1) Se reporter au texte officiel de la Convention du 5 mars 1903, que nous reproduisons intégralement en annexe.

assurant la vie en dépit du peu de ressources du pays, et aussi obtenir des promesses de concession de lignes à droite et à gauche de la grande voie de Bagdad, de façon, à la fois, à draîner vers elle l'activité commerciale des régions éloignées et à se prémunir contre les demandes de concessions des autres nations européennes dans ces mêmes parages. Il ne s'agit pas seulement de profiter de la vie économique existante et de mettre à sa disposition une voie ferrée. Si l'on se bornait à ce but, l'entreprise ne serait pas viable. Il s'agit aussi, pour la propre prospérité de la voie et son meilleur rendement, d'éveiller l'activité du pays, de susciter un effort commercial et industriel. A ce point de vue, la construction du Bagdad rappelle par quelques traits les actes de grandes concessions coloniales, poursuivant l'exploitation et la mise en valeur d'une région entière. Toutes ces préoccupations poursuivies par la diplomatie allemande, se trahissent dans la convention de 1903. Elles contribuent à lui donner un caractère très complexe dans son ensemble et très particulier sur certains points, à la priver de netteté sur certains autres. L'examen des stipulations de cet acte, auquel nous arrivons, fera, mieux que nous n'avons pu l'indiquer dans cet exposé initial, ressortir les particularités de cette convention.

A. **Les dispositions relatives à l'établissement de la voie.** — a) *L'imprécision du tracé.* — En ce qui concerne l'établissement de la voie, on l'a fait souvent remarquer, la convention laisse une assez grande lati-

tude au concessionnaire. Elle marque à son égard une confiance assez anormale. Elle se borne à fixer pour la grande ligne, le tracé qui devra approximativement passer « par ou aussi près que possible » des villes (1) de Karaman, Eregli, Kardack, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtché, Killis, Tell-Habesch, Haran, Nissibin, Mossoul, Tékrit, Sadidjé, Bagdad, Kerbéla, Nedjef, Zobéir et Bassorah, sans préciser le point d'aboutissement définitif. Elle se hâte également de concéder à la même compagnie quatre embranchements, dont les gares de raccord ne sont pas toujours précisées et dont, surtout, le tracé n'est même pas vaguement indiqué : embranchement de Tell-Habech à Alep — embranchement d'Ourfa — ligne de Sadidjé à Khanikin — ligne de Zobéir à « un point du golfe Persique à déterminer (2) ». Elle donne enfin à la même société, par son article 12, un droit de préférence à conditions égales pour 7 embranchements : vers Marach, vers Aïntab, vers Biredjick, vers Mardin, vers Erbil, du Diala vers Salatié et Touzkourmatli, d'El-Badj à Hit, consommant par ces concessions dispersées, hâtives et peu mûries, la mainmise de la société allemande sur la majeure partie de l'Asie Mineure, avant même de connaître les résultats qu'on est en droit d'attendre de son exploitation, soit que l'Etat concédant veuille assurer au concessionnaire des lignes rémunératrices et

(1) Voir la carte insérée en annexe.

(2) L'article 12 permet également la concession d'une ligne allant à la Méditerranée entre Mersina et Tripoli de Syrie.

dont le revenu compense quelque peu le déficit de la ligne principale, soit que la diplomatie allemande ait exigé ces concessions pour mieux concurrencer les lignes déjà exploitées par des nations rivales.

Avec moins de raison, on a fait grief à la convention de n'avoir pas précisé le nombre total de kilomètres ainsi concédés à la Compagnie. Il faut reconnaître cependant que cette détermination était malaisée, étant donné, et la latitude laissée au concessionnaire pour le tracé définitif de la voie, et le défaut de cartes détaillées et exactes de la région. Ce n'est donc que très approximativement, qu'on a pu évaluer à 2.400 kilomètres la longueur de la voie principale et à 800 kilomètres, celle des lignes secondaires.

b) *Les délais accordés pour la construction.* — Il nous semble reconnaître une anomalie plus remarquable, dans le procédé utilisé par la convention, pour fixer la durée de la construction de la voie et la durée de la concession. Dans les conventions en usage dans nos pays, on se borne en général à fixer, d'une part, le délai laissé au concessionnaire, à partir de la loi déclarative d'utilité publique pour commencer les travaux, d'autre part, les dates auxquelles telles sections et la ligne entière devront être livrées à l'exploitation. Enfin, la durée de la concession est fixée pour l'ensemble de la ligne, indépendamment de la date, à laquelle telle section sera achevée.

Ici, il en est tout autrement. Si l'article 2 proclame d'abord, que la durée de la concession est de 99 ans, on trouve immédiatement dans ce même article des tempé-

raments à ce principe. La ligne est divisée en sections de 200 kilomètres chacune. Chaque lot de 200 kilomètres fait l'objet d'un tracé particulier, soumis à l'approbation du Gouvernement turc, après l'achèvement de la section précédente. La construction de chaque section doit être entreprise dans un certain délai, à partir de la date de l'approbation des plans et projets... Elle doit être terminée dans un certain délai. Elle donne lieu à une opération financière propre. Chacune de ces sections fait ainsi comme l'objet d'une sorte de concession d'une durée de quelques années, distincte de la concession de la section précédente. Grâce à ce procédé, la Compagnie n'a aucune perte à subir du fait des lenteurs de l'établissement de sa voie — puisque le point de départ de la concession de chaque section sera déterminé par la date de l'achèvement de sa construction.

Sans doute, il semble que le gouvernement ottoman soit garanti contre les lenteurs des travaux — d'une part, par les délais impartis au concessionnaire dans l'article 4 de la convention — d'autre part, par les sanctions qui appartiennent au concédant contre le concessionnaire négligent. Mais, il convient de remarquer, qu'à ces deux points de vue, l'acte de 1903 offre à la Turquie des armes presque illusoires. Les délais impartis par l'article 4 s'appliquent, non à la mise en exploitation de la ligne, comme dans nos conventions françaises, mais seulement à l'achèvement des travaux. D'autre part, ces délais n'ont rien de très impératif : le retard apporté par le gouvernement turc dans la mise

en œuvre de sa garantie d'intérêt ou la force majeure permettront à la Compagnie concessionnaire d'ajourner la construction de la voie. De plus, « une guerre entre puissances européennes » — et ce qui laisse encore plus de liberté à la Société —, « un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre ou de la France », permettent d'outrepasser tous délais. (Art. 4.)

Enfin, à supposer, que la Société, n'ayant pas établi dans le temps voulu sa ligne, ne puisse se prévaloir d'aucune de ces circonstancs, est-ce à dire que les sanctions, mises contre elle aux mains du gouvernement turc, soient de nature à compromettre gravement ses intérêts ? On sait que dans ce cas, nos conventions françaises (art. 39 de la convention de 1857) prévoient la déchéance de la compagnie non seulement, pour la partie de la voie en cours de construction, mais aussi pour les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation. L'article 29 de la convention du Bagdad offre moins de sévérités : le gouvernement turc ne peut qu'adresser une mise en demeure à son concessionnaire, qui a 18 mois pour se conformer aux prescriptions qui lui sont imparties. Dans le cas où, à l'expiration de ce laps de temps, le concessionnaire n'a pas donné à la mise en demeure la suite qu'elle comporte, il est déchu de ses droits concessionnels *pour la seule section de 200 kilomètres*, au sujet de laquelle il aura été dûment constaté en défaut. Afin d'éviter tout doute à cet égard, l'article 29 de la convention affirme expressément que « la déchéance prononcée sur une ou plusieurs sections

« du chemin de fer, ne portera aucune atteinte aux « droits du concessionnaire quant au reste des sections « des nouvelles lignes, non plus que quant à l'ensemble « des anciennes lignes ».

Il est permis de douter de la portée pratique d'une telle mesure de rigueur. A supposer que le Gouvernement turc veuille un jour faire usage de cette sanction, on peut se demander, du concessionnaire ou du concédant, celui qui souffrirait le plus des complications de service et de la perturbation des affaires créées par l'application d'une si bizarre disposition.

c) *Autres faveurs destinées à faciliter la construction.*— Nous ne mentionnerons qu'en passant les articles de la convention relatifs à l'établissement d'une seule voie, pour arriver aux faveurs destinées à faciliter la construction matérielle de la ligne. A ce point de vue, l'acte de 1903, contient des prescriptions minutieuses et très complètes ; d'abord, le matériel de la voie et les matériaux, fers, bois, houille, machines, voitures, wagons, en un mot tout l'outillage nécessaire aux travaux de premier établissement que le concessionnaire ne peut trouver sur place — et qu'il fera le plus souvent venir d'Allemagne — rentrera en Asie-Mineure sans payer de droit de douane. Là, il n'acquittera aucun des impôts intérieurs pouvant exister et cela, pendant toute la durée de son utilisation.

En dépit de ces allègements de charge, le transport de cet outillage à travers des régions désertiques ou sans ressources jusqu'au point de travail,

peut être extrêmement onéreux. Il le sera davantage encore, au fur et à mesure de l'éloignement des côtes de l'Asie Mineure et de la pénétration dans les régions de Mésopotamie : là, il sera sans doute nécessaire d'utiliser à cet effet, les voies du Tigre et de l'Euphrate. Or, on sait, que sur ce réseau fluvial, l'Angleterre, en vertu d'accords antérieurs, a obtenu un monopole d'organisation de services de messageries. La Société de chemins de fer du Bagdad se fait, par un article de la convention, reconnaître le droit d'organiser sur ces cours d'eau un service de transport spécial pour ses matériaux de construction et ses agents et ouvriers, et cela pendant toute la durée de l'achèvement de la ligne et de ses embranchements.

Enfin, dans les régions traversées par sa ligne, la Société concessionnaire peut trouver des matériaux ou des ressources indispensables à son œuvre de construction. Il serait toujours onéreux, souvent impossible, de traiter pour ces fournitures avec les propriétaires particuliers. D'ailleurs, l'Etat peut avoir à proximité de la voie, des terres fournissant les mêmes ressources. Il les mettra à la disposition de son concessionnaire dans les conditions les plus avantageuses.

C'est ainsi que la convention, dans son article 13, autorise les concessionnaires à établir et exploiter, avec exemption d'impôt,des tuileries et des briquetteries devant fournir les matériaux de construction traditionnels dans ces régions, que son article 22 lui donne le droit d'opérer dans les forêts avoisinant la ligne, les coupes nécessaires pour faire du bois de charpente ou du charbon.

B. **Les conditions d'exploitation.** — Toutes ces clauses vont permettre au concessionnaire d'établir sa ligne, sinon à peu de frais, du moins en allégeant autant que possible ses charges. — Mais cela ne suffit pas. La voie ferrée construite, il va falloir l'exploiter et nous montrerons dans les chapitres suivants qu'elle promet d'être peu lucrative. La convention met donc tout en œuvre pour augmenter sa productivité : elle accorde au concessionnaire des faveurs économiques et des exemptions fiscales ; elle lui assure la jonction avec les voies d'eau ; elle lui donne, en quelques mots, le droit de mettre en valeur le pays.

a) *Exemptions fiscales.* — Et d'abord, la franchise des droits de douane, que nous avons vu octroyée à la Société du chemin de fer de Bagdad pendant la période de construction, lui est maintenue pendant tout le cours de la concession pour la houille nécessaire à l'exploitation jusqu'à ce que la recette brute de la ligne et de ses embranchements atteigne 15.500 francs par kilomètre (art. 8) — et pour le charbon consommé dans les tuileries et briquetteries de la Société (art. 13). — L'exemption d'impôt foncier est accordé au sol et fonds du chemin de fer et de ses dépendances — celle des droits de timbre à tous les actes de la société — celle des impôts sur valeurs mobilières à ses actions, ses actions de priorité, ses obligations et les titres que le Gouvernement turc délivrera au concessionnaire.

b) *Jonction assurée avec les voies d'eau et faculté de créer des ports.* — Un des besoins essentiels de la ligne du Bagdad est d'avoir sa jonction assurée avec

les lignes d'Europe par Constantinople et Haïdar-Pacha : sur ce point, le gouvernement ottoman donne à la Société dans l'article 33 les assurances les plus formelles, puisqu'il s'engage à faire desservir par l'Administration de la Marine d'Etat, la ligne de Haïdar-Pacha à Sirkedji et au pont de Karakeui par trois bateaux neufs, ayant en service une vitesse moyenne à l'heure d'au moins 14 milles de 1855 mètres. Et même, cet article 33 menace le Gouvernement ottoman d'*une véritable déchéance*, si dans le délai d'un an l'Administration de la Marine n'organisait pas ce service, « la Compagnie du chemin de fer de Bagdad ayant alors le droit d'établir elle-même sous certaines conditions financières, un service de batellerie ».

A l'autre extrémité du réseau, le concessionnaire reçoit de l'article 23 le droit de construire à ses frais à Bagdad, Bassorah et au point terminus de l'embranchement partant de Zobéir, des ports avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires et l'embarquement, le débarquement et le magasinage des marchandises. Ces ports feront partie intégrante du chemin de fer et les recettes nettes en seront versées au compte des recettes brutes du chemin de fer. On conçoit sans peine combien cette concession de ports non seulement est exorbitante du droit commun des conventions de chemins de fer, mais, en sus, combien elle peut être précieuse et rémunératrice pour la Société du Bagdad, étant donné l'activité commerciale de Bagdad, étant donné surtout que, dans l'esprit de la convention de 1903, Bassorah est la tête de ligne de

la voie ferrée allemande et peut, de ce fait, devenir un important marché avec l'Extrême-Orient.

c) *Droit de remettre en valeur le pays.* — Nous venons de voir que l'article 23 de la convention, en donnant à la Compagnie du chemin de fer le droit de créer des ports, la fait sortir quelque peu de sa mission spéciale et en fait en quelque sorte l'organe de la mise en valeur de toute la région.

Cette mission s'accuse encore dans d'autres stipulations de l'acte de 1903 : c'est l'article 10, qui lui cède le droit de couper, dans les forêts des régions voisines appartenant à l'Etat, les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer ; — c'est l'article 13, qui, nous l'avons déjà indiqué, l'autorise à créer et à exploiter des tuileries et briquetteries ; — l'article 22, qui leur permet d'exploiter les mines qu'elle aura découvertes dans une zône de 20 kilomètres de chaque côté de sa voie ; — l'article 24, qui lui ouvre la faculté d'établir et exploiter, là où le besoin s'en fera sentir et sur les terrains faisant partie du chemin de fer, des dépôts et magasins dont l'usage, sans doute facultatif pour le public, deviendra presque indispensable dans des régions aussi mal outillées que celles de l'Asie Mineure ; — C'est enfin l'article 25, qui lui accorde le droit d'utiliser gratuitement le long des lignes, les forces hydrauliques naturelles, dont le droit de jouissance n'appartient à personne et destinées à produire l'énergie électrique pour la traction des trains, leur éclairage et *pour l'usage des différents service de l'exploitation.*

On peut se demander, s'il faut entendre *les différents services de l'exploitation* « dans un sens large » ou étroit. M. Chéradame est porté à admettre, que la société concessionnaire puisera dans cet article le droit de fournir à un moment donné, l'éclairage et la distribution de l'énergie électrique aux villes du réseau et à des usines dont elle assurera l'exploitation. Sans aller jusque là, on peut concevoir tout au moins, que, sans sortir des termes de l'article 23, la société pourra utiliser la force hydraulique pour tous les services annexes, dont nous venons de parler ; qu'elle pourra trouver aussi dans les différentes industries, dont la convention lui assure anormalement l'exploitation, des bénéfices d'autant plus appréciables que l'article 32 lui laisse la faveur de faire transporter sur son réseau et sans leur appliquer aucune taxe, les objets et matières de consommation, les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du chemin de fer.

En retour de tous ces avantages, la Compagnie se charge de l'exploitation de la ligne, dans des conditions fixées par un cahier des charges dont nous ne pouvons passer en revue les prescriptions détaillées (1). D'ailleurs, celles-ci ne s'écartent guère des stipulations en usage dans les pays européens, la technique d'une ligne ayant sous toutes les latitudes sensiblement les mêmes exigences.

(1) Le cahier des charges est reproduit en annexe à la suite de la convention.

C. **Les conditions financières de l'entreprise.** — Il en est différemment des conventions financières établies entre le gouvernement turc et la Compagnie du du chemin de fer. Là encore, nous retrouvons établies au profit de la Société du Bagdad, des faveurs toutes spéciales.

a) *Le cautionnement de la Société.* — D'abord, en en ce qui concerne le cautionnement, il est en général d'usage de stipuler à la charge du concessionnaire, le versement d'une somme importante dans les caisses de l'Etat concédant. Cette somme, qui forme une des plus lourdes obligations du concessionnaire, est en grande partie remboursée à l'achèvement des travaux de construction et, conservée par le concédant, en général pour 1/5, jusqu'à l'expiration de la concession.

Sur ce point encore, la convention de 1903 s'écarte de ces principes courants. En premier lieu, le cautionnement fourni par la Société du chemin de fer de Bagdad est minime. L'article 18 l'oblige seulement à verser à ce titre une somme de 30.000 livres turques, soit 700.000 francs environ, somme dérisoire pour une ligne de 3000 kilomètres environ et devant coûter des centaines de millions.

En second lieu, le cautionnement, pourtant peu onéreux pour la société, lui sera remboursé intégralement à l'achèvement des travaux, en sorte que si la compagnie ne remplit pas ses obligations au cours de l'exploitation, l'Etat ottoman n'aura même pas la ressource, assurée généralement aux concédants, de saisir le cautionnement du concessionnaire négligent. Sans doute, la con-

vention lui laisse l'arme de la déchéance ; mais nous avons vu, qu'étant donné la division du réseau en sections, le gouvernement turc était dans l'impossibilité de recourir à cette sanction.

Enfin, en troisième lieu, par une dérogation exorbitante, dans le cas où le gouvernement turc ne remplirait pas vis-à-vis du concessionnaire ses obligations de garantie d'intérêt, celui-ci aura le droit de reprendre son cautionnement, sans aucune formalité et sans même avoir à demander le consentement préalable du Gouvernement.

b) *La garantie d'intérêt promise.* — La garantie d'intérêt a été calculée de la façon la plus favorable au concessionnaire. De tous les systèmes en usage dans les pays à concessions de chemins de fer, la convention de 1903 a choisi celui qui est le plus onéreux pour un gouvernement, le plus lucratif pour le concessionnaire et, ce qui est plus grave, le moins propre au développement du trafic. L'article 35 stipule au profit de la société une annuité de 11.000 francs et une somme forfaitaire de 4.500 francs par kilomètre construit et exploité. C'est l'aveu, inscrit au frontispice de l'article, d'un régime d'exploitation, à coups de subventions permanentes. Sans garantie d'intérêt, l'exploitation doit être déficitaire ; l'aide financier de l'Etat n'est pas accidentel ; il est indispensable à la marche même du service, en dépit de tous les autres sacrifices que nous avons développés. Qui plus est, et comme il arrive le plus souvent dans le cas où cette combinaison financière a été adoptée, la Compagnie n'a aucun avantage à développer beaucoup

son trafic ; car, les dépenses d'exploitation augmenteraient en conséquence et diminueraient d'un montant égal, la subvention forfaitaire kilométrique de l'Etat.

Sur ce point, le gouvernement ottoman, il faut le croire, ne se faisait guère d'illusions sur les résultats de l'exploitation, car, s'il abandonne généreusement 11.000 francs par kilomètre, il prévoit que si la recette kilométrique brute de la ligne dépasse 4 500 francs, l'excédent au-delà lui reviendra, — et que, si cette recette kilométrique brute dépasse même 10.000 francs, la partie jusqu'à 10.000 francs devant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60 % de l'excédent au-delà de ces 10 000 francs reviendront au Gouvernement impérial et les 40 % à la Société.

En conséquence, et dans cette hypothèse la plus favorable, c'est-à-dire la moins réalisable, même s'il y a un partage de bénéfices, le Gouvernement turc continuera à donner à la Compagnie 11.000 francs par kilomètre, sans espoir de ne jamais cesser le paiement de cette subvention.

L'Etat ottoman sera, de toute façon, payeur. Mais on sait qu'il est mauvais payeur et la Société, légitimement défiante, a pris dans la convention ses précautions contre les défaillances financières du Trésor. A cet égard, elle a organisé un système très ingénieux et lui donnant le maximum de garanties : chaque annuité de 11.000 francs est représentée par un emprunt de l'Etat ottoman, portant 4 % d'intérêt et 0.087538 % d'amortissement et amortissable en 99 ans.

Le concessionnaire touchera donc pour chaque kilomètre construit un capital nominal de 269.110 francs 65 représenté par un titre à lui remis par le gouvernement ottoman. Chacun de ces titres sera assuré, d'ailleurs, par des affectations spéciales, déterminées d'un commun accord avec le gouvernement impérial, avant la mise à exécution de chaque section.

De cette façon et avant d'entreprendre toute nouvelle section, le concessionnaire connaît les garanties, que lui assure le concédant en paiement de sa subvention.

c) *Le rachat de l'entreprise.* — Le Gouvernement ottoman a-t-il, au moins, si, se désillant les yeux, il veut un jour se dégager de ses obligations ruineuses, le moyen de sortir convenablement de cette situation par un rachat de la concession ?

L'article 19 de la convention lui en reconnaît la faculté, mais c'est là encore une opération financière irréalisable : d'ordinaire, l'Etat concédant qui procède au rachat, doit payer au concessionnaire une somme annuelle, calculée sur le produit *net* de 7 années antérieures, déduction faite des 2 plus faibles. S'il n'y a pas de produit net, le concessionnaire ne touche aucune annuité.

Le gouvernement turc, a accepté des conditions beaucoup plus, on pourrait dire ridiculement défavorables : il devra payer au concessionnaire une somme annuelle équivalente à la moitié des recettes *brutes* des cinq dernières années, sans que cette somme puisse être inférieure à 12.000 francs par kilomètre. En plus, il devra rembourser entièrement et en une seule fois les

titres d'Etat qu'il aura remis jusqu'ici en paiement au concessionnaire. De semblables conditions le mettent dans l'impossibilité matérielle et financière de recourir jamais au rachat, Le pourrait-il, par impossible, il s'engage vis-à-vis de la société du chemin de fer de Bagdad à exploiter directement par lui-même, et, s'il renonçait à l'exploitation directe, il promet de ne faire appel à aucun autre fermier que la société elle-même.

Par ce rapide examen, on voit par quels points la convention de 1903 s'écarte des conventions de chemins de fer normales, combien les avantages consentis à la société du Bagdad sont exorbitants du droit commun au point de vue économique, financier et juridique, à quel point enfin l'Etat turc s'est lié les mains et a aliéné au profit de cette société la liberté et l'autorité que doit toujours se réserver un état soucieux de son avenir et de sa dignité.

CHAPITRE V

Les perspectives commerciales du chemin de fer de Bagdad

Les diverses sources de recettes. Evaluations générales.
A. — Le trafic mondial ; *a/* les voyageurs ; *b/* la poste ; *c/* les marchandises.
B. — Le trafic local. Son développement possible. Difficultés.

Malgré les avantages énormes qu'assurait à l'Allemagne la convention de 1902, les considérations d'ordre financier ne cessaient pourtant pas d'inquiéter les promoteurs du Bagdad. Aussi longtemps que la Turquie n'aurait pas gagé, à l'aide de revenus certains, la garantie kilométrique promise, ils se demandaient si les capitalistes de tous les pays ne refuseraient pas leur concours. Les recettes de l'exploitation, en effet, ne paraissaient pas être de nature à rémunérer le capital considérable qu'exigeait l'entreprise. De longtemps, le

chemin de fer de Bagdad ne pouvait vivre par lui-même. Il suffisait d'analyser les diverses sources de recettes probables de la ligne pour s'en rendre compte.

Les diverses sources de recettes. Evaluations générales. — M. Chéradame écrit, qu'il a maintes fois interrogé les personnalités les plus averties des choses de la Turquie, sur les perspectives financières du chemin de fer de Bagdad. Toutes étaient d'accord, que les recettes pendant longtemps seraient faibles. On donnait des chiffres variant de 1.000 à 3.000 francs par kilomètre(1). Le Docteur Rohrbach, dont nous connaissons l'enthousiasme pour le chemin de fer, évalue la recette kilométrique moyenne à 4.000 francs (2). Si l'on adopte ce dernier chiffre, on obtient pour les 2.800 kilomètres que doit comporter la ligne, une recette annuelle de 11 millions 200.000 francs.

Les sources, d'où pourront provenir ces 11.200.000 francs de recettes commerciales, sont diverses. Pour les analyser, on peut considérer le chemin de fer de Bagdad à un double point de vue : comme voie de communication mondiale et comme voie de communication locale.

A. **Trafic mondial.** — Examinons d'abord le rôle, qu'il est susceptible de jouer en tant que route mondiale. On a souvent prétendu, à cet égard, qu'il pourrait susciter à la voie maritime du canal de Suez une sérieuse concurrence. Nous ne le pensons pas.

(1) André Chéradame. La question d'Orient, Plon, 1903, p. 148.
(2) Rohrbach. Die Bagdadbahn, 1902.

Trois éléments de recette possible sont à envisager : les voyageurs — la poste — les marchandises.

a) *Les voyageurs.* — L'attrait que présentera pour eux le chemin de fer de Bagdad, dépendra évidemment du temps que celui-ci leur fera gagner.

Un des plus chauds partisans du projet, le major allemand Schlagintweit, donne comme probable l'horaire suivant d'Angleterre aux Indes par la nouvelle voie :

Londres-Ostende-Vienne	1 jour 1/2
Vienne-Sofia-Constantinople.	2 jours
Constantinople-Bassorah-Golfe Persique. . .	3 jours 1/2
Golfe Persique-Bombay (bateau).	4 jours
Soit.	11 jours

Trois jours et demi pour effectuer les 3.000 kilomètres environ, qui séparent Constantinople du Golfe Persique, cela représente une moyenne de 35 kilomètres 7 à l'heure.

Cette vitesse peut-elle être atteinte ? Sur les lignes analogues des trains d'Asie, la vitesse des trains de voyageurs est la suivante :

Haidar-Pacha-Ismidt	22 km 7 à l'heure.
Ismidt-Angora	29 km 3 —
Eski-Chéir-Konia	29 km 5 —
Smyrne-Alachéir.	22 km 7 —
Alachéir-Afioun-Karahissar.	24 km 9 —
Smyrne-Dinéïr	32 km 3 —

La vitesse admise de 35 ou 36 kilomètres à l'heure serait encore supérieure à celle de tous les autres chemins de fer de l'Asie Mineure. Elle serait également supérieure à celle du Transsibérien, qui n'atteint pas 30 kilomètres à l'heure. En l'adoptant, par conséquent, on ne risque guère de rester au-dessous de la vérité.

On gagnerait donc à peu près 4 jours sur la durée du voyage maritime actuel : de Londres à Bombay, par Brindisi, (C[ie] P et O) le trajet est de 15 jours ; par Trieste (Llyod autrichien), de 15 1/2 à 16.

Admettons, pour être large, que le temps gagné soit plus grand encore, 5 jours par exemple — ce qui suppose la réalisation d'une vitesse moyenne de 50 kilomètres à l'heure. Suffira-t-il d'un gain de 5 jours pour attirer sur les wagons du chemin de fer un très grand nombre de voyageurs et pour ravir à la voie maritime de Suez ses clients habituels? Il est permi d'en douter.

Tout d'abord, le désagrément d'un voyage de 11 jours de chemin de fer, dans des conditions de confort forcément rudimentaires, est assez grand pour qu'il faille être bien pressé pour l'affronter.

C'est ce que signalait dans une lettre au *Times* l'éminent Président de la Compagnie Péninsulaire, sir Thomas Sutterland (1) : « Très peu de voyageurs,

(1) Lettre au Times, 22 avril 1903. Un membre du Parlement anglais, M. Gibson Bowles, se demandait également « si aucun « individu, jouissant de toute sa raison, après avoir goûté une « première fois les misères du voyage par terre entre les Indes « et l'Europe, consentirait jamais à le refaire. »

« disait-il, se soucieront d'entreprendre un voyage de « 12 jours par rail, en partie du moins, à travers les « plus chaudes régions de la face de la terre. »

Il citait à l'appui de son dire le fait que la Compagnie P. et O. « voit qu'il est presque impossible à « l'heure actuelle, de persuader aux passagers de faire « usage de la route de Brindisi, qui, bien que racourcissant la durée totale du trajet, entraîne un plus « long voyage par terre que la voie de Marseille, quoi« que la dépense soit identique. »

D'ailleurs, à supposer que le temps gagné soit suffisant pour primer les inconvénients qu'il entraîne, sur combien de voyageurs la voie ferrée pourrait-elle approximativement compter?

Ici encore, des évaluations quelque peu fantaisistes ont été publiées : on a parlé de 250, de 270.000 voyageurs par an. Le moindre examen fait biéntôt réduire ces chiffres :

Les statistiques indiscutables de la Compagnie du Canal de Suez donnent, pour le nombre de voyageurs qui empruntent chaque année la route maritime du Canal de Suez, les chiffres suivants de 1900 à 1913 (1) :

1900......................	282.511
1901......................	270.221
1902......................	223.513
1903......................	196.024

(1) Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez : Compte de l'exercice 1913 ; inventaire général au 31 décembre 1913. — Et Bulletin Décadaire de la même Compagnie du 12 mars 1914.

1904	210.980
1905	252.691
1906	353.881
1907	243.826
1908	218.967
1909	213.122
1910	234.320
1911	275.259
1912	266.403
1913	282.235

De plus, si l'on étudie la répartition par catégories de voyageurs ayant transité pendant ces mêmes années (1900-1913), on trouve que près des 2/3 sont des pèlerins ou des marins, c'est-à-dire des passagers qui, par essence, ne prennent jamais les trains rapides et s'en tiendront toujours à la voie plus longue, mais beaucoup plus économique, de la mer. Il est évident, d'ailleurs, que les troupes envoyées en Orient et en Extrême-Orient, ou rappelées en Europe, ne pourront en aucun cas, être expédiées à travers le territoire d'un Etat particulier. Pour elles, la route maritime est obligatoire.

Il reste donc 1 voyageur sur 3, qui soit susceptible de préférer le chemin de fer à la voie du canal de Suez; et encore, dans un grand nombre de cas, la destination de ce voyageur ne lui permettra-t-elle pas de profiter de la voie de terre. Ajoutons que l'insécurité grande encore du pays, ne contribuera pas à augmenter l'attrait de la voie ferrée. Ainsi, il ne semble pas que l'élément « voyageur » doive être considéré comme sérieux, dans l'évaluation des recettes probables de la future ligne.

b) *La Poste*. — Une deuxième source de recettes escomptée réside dans les bénéfices que donnera, dit-on, le passage de la Malle des Indes. Il est incontestable que le chemin de fer de Bagdad, étant la ligne la plus courte vers les Indes, l'idée de faire suivre ce trajet à la Malle des Indes apparaît séduisante et semble se recommander à l'administration britannique. On prétend que le temps gagné, grâce à la nouvelle voie, serait de 4 jours. A notre époque de vie intense, 4 jours gagnés, certes, sont beaucoup. Mais, il faut observer que, pour justifier le changement de route de la Malle des Indes, un accroissement de rapidité n'est pas la seule condition à réaliser. L'administration anglaise tient avant tout à la régularité et à la sécurité de son service. Pour elle, l'extrême rapidité n'est qu'une qualité accessoire. Un fait le prouve : La Malle des Indes eut déjà pu bénéficier du raccourcissement de route provenant de l'exécution de la voie ferrée Budapest-Nisch-Uskub-Salonique. Cependant, après une sérieuse enquête, l'Angleterre a décidé de ne pas faire passer les malles par cette voie, vu son peu de sécurité, bien qu'elle soit gardée militairement. En présence de cette abstention significative, on est en droit de se demander, si un argument identique n'aura pas encore plus de force, lorsqu'il s'agira d'exposer les valeurs énormes que renferme la Malle des Indes, aux coups de main des Kurdes et autres bandits. Et il faudra de longues années d'efforts pour assurer toute la sécurité désirable à une ligne, qui, à cette heure, au dire des Allemands eux-mêmes, « nécessiteraient au moins

deux corps d'armée pour la garantir contre le brigandage (1) ».

En outre, si, comme on le fait généralement, on admet que le chemin de fer de Bagdad mettra Bombay à 11 jours de Londres, il n'est pas certain que le temps gagné relativement à la durée du voyage par mer soit aussi important qu'on le dit bien souvent Sir Thomas Sutherland émet l'opinion suivante : « Ce qui a été « avancé au sujet de l'économie de temps à réaliser, « grâce au chemin de fer de Bagdad, repose sur la sup- « position que, dans 10 ans d'ici, le transit postal sera « exactement ce qu'il est aujourd'hui, d'après l'horaire « postal actuel : 14 jours et 14 heures. Mais, je signale- « rai que tous les contrats postaux concernant la Com- « pagnie P. et O. sont basés sur la performance des « navires les plus lents et que l'horaire postal ne rend « pas justice au service qui est effectivement exécuté. « Les steamers les plus récents (— et sir Thomas écri- « vait en 1903) accomplissant la tâche régulièrement en « un peu plus de 13 jours... Et l'on peut rappeler que « dans les vingt dernières années une semaine a été re- « tranchée de la durée du transit des malles de « l'Orient (2) ».

Le temps ainsi gagné ne dépasserait guère 2 jours.

Une légère accélération de la part de la Compagnie P. et O. réduirait encore cette économie et il n'est pas douteux qu'elle se produise, si la réalisation du chemin

(1) ROHRBACH. Die Bagdadbahn. op. cit. p. 4.

(2) Lettre de Sir Thomas Sutherland, directeur de la Compagnie P. et O. à l'éditeur du Times. — Le Times 22 avril 1903.

de fer de Bagdad faisait naître le spectre de la concurrence.

Enfin, pour que la ligne de Bagdad profitât du passage de la malle des Indes, il faudrait que le gouvernement anglais, résiliant ses contrats actuels, en signât de nouveaux avec la Société concessionnaire. Ce qui semble douteux. L'Angleterre, n'y verrait-elle que des avantages au point de vue postal, qu'elle trouverait encore d'autres raisons de s'y refuser. C'est que, comme l'écrivait sir Thomas Sutherland, « le maintien de nos « services par mer sous pavillon anglais, n'est pas sim- « plement une affaire postale, mais bien une affaire qui « implique des *considérations impériales* de la plus « haute importance. En voyant que des gouvernements « comme la France et l'Allemagne, pour ne pas parler « des moindres puissances, trouvent leur avantage à « maintenir des communications postales avec l'Orient « au moyen de vapeurs postaux d'un type imposant, il « est à peine possible d'imaginer, que la Grande-Breta- « gne avec ses vastes intérêts politiques et commerciaux « en Orient, puisse jamais admettre que ses communi- « cations postales tombent entre des mains étrangères. « Le service postal de ce pays subsistera donc, je crois, « et continuera à s'améliorer sous le rapport de l'accé- « lération ; l'encouragement nécessaire (1) lui sera « donné dans ce but (2) ».

(1) Les subventions du gouvernement aux Compagnies anglaises de navigation.

(2) Lettre de Sir Thomas Sutherland au Times précitée.

On voit que sur ce deuxième point, la poste. le canal de Suez paraît moins encore que sur le premier, avoir à craindre une concurrence sérieuse et que, de ce deuxième chef, les bénéfices à retirer par l'entreprise du Bagdad ne seront pas considérables, — bien au contraire.

c) *Les Marchandises.* — Mais, là comme partout ailleurs, la grande source de recettes doit être évidemment le transport des marchandises. Ce trafic pourra être d'une double nature : d'une part, transport en transit des marchandises européennes vers la Perse et les Indes et des produits de ces pays vers l'Europe ; d'autre part, transport des marchandises locales de l'intérieur du pays vers la mer.

On a maintes fois représenté l'importance du premier de ces deux trafics comme devant être considérable. De hautes autorités ont soutenu cette thèse. Le général von der Goltz, ancien instructeur en chef des troupes ottomanes, a, dans des conférences et des articles de revue, insisté sur l'intérêt mondial de l'entreprise, qui doit à son avis, procurer au commerce universel des avantages et des facilités incomparables. Des Allemands n'ont pas hésité à représenter le chemin de fer de Bagdad comme devant exercer une influence générale sur le commerce du monde ; ce « canal de Suez » allemand doit, au dire de plus d'un, révolutionner les relations commerciales des continents entre eux. Cette opinion, même en France, n'a pas manqué de défenseurs. Il serait impossible de citer la foule des publicistes connus, des revues et des journaux importants qui l'ont soutenue. Au Parlement, des personnalités éminentes telles que

M. Paul Deschanel, M. Caillaux, ont signalé le danger que courraient, à leur avis le canal de Suez et les Compagnies de navigation dont les navires transitent.

Ces craintes ne semblent pas justifiées. De ce qu'un « ruban de fer, interrompu seulement par les quelques centaines de mètres du Bosphore », reliera en droite ligne Hambourg au golfe persique, on aurait tort de conclure que les maîtres de cette ligne seront aussi les maîtres de la plus grande partie du transit européen (1).

Le voyage par rail présenterait d'abord pour les marchandises de sérieux inconvénients matériels. Les 2/3 des marchandises, qui empruntent le Canal de Suez, sont expédiées de ou vers l'Angleterre : la traversée de la Manche obligerait déjà à un premier, peut-être à deux transbordements. Deux autres opérations semblables seraient encore nécessitées par le passage de Constantinople à Haïda-Pacha, sur la rive Asie du Bosphore, Enfin, les marchandises subiraient, une fois arrivées au point terminus, sur le golfe persique, une nouvelle manutention pour la traversée de ce golfe.

(1) Après avoir longuement étudié la question, M. Jules-Charles Roux, l'éminent vice-président de la Compagnie du Canal de Suez, écrit : « Je doute que la construction des chemins de fer, si ardemment disputée d'Asie Mineure, porte un « préjudice réel au Canal de Suez Ces chemins de fer ouvriront « aux produits de l'Occident les régions les plus éloignées de la « Turquie d'Asie, qui lui livrera les siens. Mais le commerce « continuera à préférer pour ses relations avec l'Extrême-« Orient la voie maritime de Suez à la voie moitié maritime, « moitié terrestre de l'Asie Mineure et du golfe persique. » JULES-CHARLES ROUX. L'Isthme et le Canal de Suez.

Un gain de quelques jours ne saurait procurer une compensation suffisante pour la dépense et la peine occasionnées par ces longues et coûteuses opérations... Dans une conférence à la « Society of Arts », M. Mac Léan, disait que l'inconvénient d'une rupture de charge suffirait à lui seul à annuler tous les avantages, que pourrait offrir le chemin de fer de Bagdad. Or, ce n'est pas une rupture de charge qu'il faudra supporter, mais bien 4 ou 5 (1).

(1) A ces diverses objections, les partisans du chemin de fer de Bagdad répondent, il est vrai, que les trains pourraient franchir le Bosphore au moyen d'un pont jeté d'une rive à l'autre ou encore de grands bacs à vapeur. De même, la construction d'un tunnel sous-marin rendrait facile la traversée de la Manche. — L'hypothèse d'un pont sur le Bosphore, grosse de difficultés techniques immenses et de difficultés financières non moins grandes, n'a encore été prise en considération sérieuse par personne et ne le sera pas d'ici longtemps. — Celle du ferry-boat serait admissible s'il s'agissait de faire passer le détroit à quelques trains de voyageurs, mais elle devient absurde, lorsqu'on réfléchit aux quantités énormes de produits de toutes sortes que transportent les flottes, qui trafiquent entre l'Europe et l'au delà de Suez. — Quant au tunnel sous marin qui faciliterait la traversée de la Manche, il a été bien souvent question de le construire ; mais les campagnes menées chaque fois en Angleterre contre cette entreprise montrent qu'elle n'a pas grande chance d'aboutir.

Les partisans du chemin de fer de Bagdad parlent aussi du prolongement possible de cette ligne sur les Indes, soit en poussant le rail jusqu'à Haïderabad, le long des côtes de Perse et du Bélouchistan, soit à l'aide d'un embranchement qui relierait Bagdad à Kermanchah, le Seïstan et l'au delà. Mais outre qu'il s'agirait là d'une seconde œuvre colossale à réaliser, on ne saurait oublier que les Anglais, maîtres de la mer, tiennent trop au « splendide isolement » de la grande colonie asiatique pour ne pas s'opposer de toutes leurs forces à une semblable entreprise.

Ajoutons que ce pénible voyage ne sera pas facilité par la traversée d'une demi-douzaine de pays, possédant chacun leur barrière de douanes, que des précautions tracassières doivent forcément défendre.

Enfin, il est permis de douter qu'une voie ferrée, quels que soient ses avantages, puisse jamais lutter de tarif avec une voie maritime. Quelle vitesse faudrait-t-il obtenir pour que la préférence donnée à la route terrestre s'imposât? De quel matériel faudrait-t-il disposer pour effectuer le travail que font aujourd'hui des milliers de navires? Comment supposer qu'une pareille exploitation pourrait adopter des tarifs assez réduits pour déplacer à son profit le mouvement commercial? Les tarifs des chemins de fer français varient de 3 centimes à 3 centimes 1/2 la tonne kilométrique. On a cité comme exceptionnellement bas le taux de 2 centimes à 2 centimes 1/2, adopté un moment par la Compagnie du Nord. M. Pierre Leroy-Beaulieu, dans ses études sur les Etats-Unis, écrit que grâce à une construction facile et économique, à une grande ingéniosité et au plus remarquable esprit d'organisation, les Américains ont réussi à réduire leur tarif à 2 centimes la tonne kilométrique, « ce qui ne se trouve dans aucun pays d'Europe. »

Cependant, même avec ce chiffre de 2 centimes par tonne kilométrique, nous obtiendrions, *rien que pour le parcours de Constantinople au Golfe Persique,* le prix de 60 francs par tonne de marchandises.

Or, le frêt d'Angleterre aux Indes, vià Suez a varié en 1913 (1) entre 10, 6 et 14 shillings (10 à 17 fr 50).

(1) Circulaire Augier Bros du 8 janvier 1914, page 72.

Le frêt de retour, toujours plus élevé, s'est tenu la même année entre :

20,6 et 33 shillings pour les marchandises lourdes de Calcutta au Royaume-Uni ;

16 et 26 shillings 3 pour les marchandises générales de Bombay au Royaume-Uni ;

Le frêt Cardiff-Bombay est actuellement de 10 shillings.

Aucune ligne de chemin de fer au monde ne pourrait raisonnablement faire franchir à une tonne de marchandises 10.000 kilomètres pour ce prix.

Les Allemands les plus enthousiastes ne le contestent pas. L'ingénieur von Pressel écrit que « l'artère « Bosphore-Golfe-Persique ne doit pas prétendre à servir pour les transports en masse, puisque les marchandises de valeur courante, principalement les céréales, « ne peuvent pas supporter les frais de transport par « chemin de fer au delà de 800 à 1.000 kilomètres » (1). Le colonel von Bieberstein reconnaît également que le chemin de fer de Bagdad ne saurait lutter avantageusement avec la route maritime passant par le canal de Suez.

Ainsi donc, des trois éléments de concurrence possible entre le chemin de fer et la voie de mer, on peut affirmer qu'aucun n'est à redouter sérieusement. Il en résulte que la ligne de Bagdad, en tant que route mondiale et que voie de transit reliant deux continents, ne paraît pas réservée à une très brillante destinée.

(1) Von PRESSEL, op. cit.

B. **Trafic local**. *Son développement possible. Difficultés.* — Comme moyen de transport local, elle ne peut prétendre de longtemps à un plus grand succès. Elle traverse dans presque toute sa longueur la Mésopotamie et l'Irak arabique, des régions jadis très prospères, mais actuellement presque ruinées et dont les richesses naturelles sont mal exploitées. Aussi bien, n'est-ce pas du commerce local tel qu'il est aujourd'hui, que l'on attend des bénéfices. Les Allemands eux-mêmes reconnaissent volontiers, que pour faire du trafic local un élément de recettes important, une transformation complète du pays est indispensable. Mais, ils estiment que cette transformation sera la conséquence inévitable de la construction du chemin de fer. Et ils invoquent à l'appui de leur dire, l'exemple de la régénération du Canada par le grand Trunk Railway et l'heureuse influence des voies ferrées d'Asie mineure et de Syrie sur le développement économique de ces contrées.

Ces considérations semblent contenir une part d'illusion. La Mésopotamie ne peut être comparée aux régions côtières. Sans doute, l'absence de voies de communication constitue bien une des causes de la décadence de l ancien grenier du monde (1), mais ce n'est pas la seule ;

(1) « C'est le chameau, écrit M. Duckerts, consul général de « Belgique, qui fournit le moyen de transport le moins cher : « il coûte cependant au minimum 180 francs pour une tonne de « blé et pour 300 kilomètres environ. C'est plus que la valeur de « la marchandise. De Sivas, on peut expédier du blé à la mer en « donnant la moitié du chargement au chamelier. De Mézéré, de

et, pour lui rendre sa fertilité d'autrefois, il faudrait surtout reconstituer le passé, c'est-à-dire reboiser, régulariser les cours des fleuves, rétablir les digues, déblayer les canaux et le concours d'une main-d'œvre abondante, qui fait complètement défaut. On voit donc que, si le trafic local doit être une source de bénéfices pour la ligne, l'échéance en apparaît encore lointaine et particulièrement difficile à réaliser (1).

Ainsi, l'examen des perspectives commerciales du chemin de fer de Bagdad nous amène à une conclusion singulièrement découragée. Peu de voyageurs, pas de trafic mondial de marchandises et, au moins durant de longues années, un trafic local très restreint, il n'y a pas là, semble-t-il, de quoi enthousiasmer les promoteurs de la ligne. Cependant, malgré l'inquiétant avenir de cette entreprise, on n'hésite pas à persévérer dans sa

« Diarbékir, de Mossoul, on ne peut plus rien expédier du « tout. » Ce sont évidemment là des conditions qui rendent tout commerce impossible. Voir Rapports consulaires. Année 1904.

(1) Cependant les Compagnies de navigation, escomptant les possibilités de bénéfices futurs, cessent d'ignorer complètement les bords du golfe persique et semblent chercher à y prendre position. Depuis une dizaine d'années, la Compagnie de navigation russe a installé un service d'Odessa au golfe persique ; mais ses bateaux n'y paraissent guère que tous les trois mois, souvent avec des retards fâcheux. Trois Compagnies anglaises, Strick, Bucknoll et West-Hartlepool effectuent des voyages réguliers dans ces parages. Enfin la Compagnie allemande Hamburg-Amerika a inauguré en 1906, un service mensuel entre Hambourg et le golfe persique. Malgré la visite des paquebots, le trafic jusqu'ici demeure bien peu considérable.

poursuite et à affirmer une volonté formelle de la conduire à bonne fin. Etrange attitude, qui ne se peut comprendre que par la présence de diplomates derrière les hommes d'affaires. Et nous sommes tout naturellement conduits à rechercher les motifs de l'insistance allemande à établir un rail à travers l'Asie turque.

CHAPITRE VI

L'intérêt économique et politique de l'Allemagne à la construction du Bagdad

Les avantages économiques.
Les avantages des financiers.
L'intérêt stratégique.
L'intérêt politique. La thèse de Rohrbach : l'affermissement de la Turquie. — La thèse pangermaniste : la colonisation de l'Asie occidentale.

L'Allemagne attendait de la construction du chemin de fer de Bagdad des avantages économiques et financiers, militaires et politiques.

Les avantages économiques. — Les avantages économiques apparaissaient les premiers avec une évidence certaine. L'établissement de la voie et des accessoires qu'elle comporte, attirerait d'abord sur place des ingé-

nieurs et des ouvriers, et, la ligne, une fois livrée au public, un grand nombre d'employés trouverait à s'y utiliser. De plus, les Allemands, maîtres de la place, seraient particulièrement bien situés pour mettre en œuvre les entreprises susceptibles de les tenter. M. Chéradame trace le tableau vraisemblable de leur effort : « Ils commenceront, dit-il, par exploiter les charbonna« ges d'Eregli, puis on verra les pétroles de Kerkouk « faire bientôt concurrence à ceux du Caucase et de la « Roumanie... Si quelques milliers d'Allemands sont « un grain de sable de plus dans les déserts mésopota« miens, s'ils sont incapables d'augmenter sensiblement « le trafic du chemin de fer, ils n'en constitueront pas « moins des jalons de l'influence allemande, des con« sommateurs sur un sol étranger des produits de la « mère-patrie... (1) ».

L'entreprise offrirait aussi un débouché important à l'industrie allemande : rails, locomotives, wagons, appareils de toutes sortes seraient demandés aux usines et aux manufactures nationales. C'étaient pour celles-ci de jolis bénéfices en perspective.

Les avantages des financiers. — Il y avait, en outre, les profits qu'allaient trouver à la réalisation de l'affaire, les financiers chargés de la lancer. Quoi qu'il advînt, la Deutsche Bank et les autres établissements de crédit, appelés à émettre les centaines de millions de francs qu'exigeait l'entreprise, seraient sûrs de toucher les commissions que procurent toujours ces sortes d'opéra-

(1) ANDRÉ CHÉRADAME, op. cit.

tions (1). Le gain des banquiers n'était pas douteux ; il apparaissait même considérable. Les établissements émetteurs — uniquement grâce à l'émission — pouvaient gagner 10 et 20 °/o (2). On s'explique leur insistance et leur énergie à poursuivre la réalisation du chemin de fer de Bagdad.

L'intérêt stratégique. — A côté de cet intérêt commercial et économique, il en était un autre non moins certain que l'Allemagne escomptait de la construction du Bagdad ; c'était l'intérêt stratégique et militaire de la ligne.

Cet intérêt venait principalement de ce fait, que la voie de fer devait constituer un doublement du canal de Suez et que l'Angleterre ne pourrait plus, en cas de guerre, fermer utilement sa route maritime. « Aujour- « d'hui, en effet, comme l'indique M Chéradame, en

(1) A titre d'exemple, on peut indiquer notamment l'affaire des « chemins de fer orientaux », dans laquelle le baron Hirsch se vantait d'avoir gagné soixante quatre millions de francs, grâce à l'émission des « lots turcs », nécessaires à la construction des lignes. Le sort des porteurs de lots fut moins heureux : le papier, qui; à l'émission valait 180 francs, en valait dix ans plus tard 25. Aussi, von Pressel lui-même, l'enthousiaste promoteur du chemin de fer de Bagdad, met-il le public en garde contre un « coup de « bourse, qui enrichirait les syndicataires au détriment des gens « naïfs qui prennent actions ou obligations. »

(2) La Deutsche Bank, du fait de la seule émission de l'emprunt de 54 millions, destinés à permettre l'exécution de la première section, a touché la jolie somme de 2.500.000 francs, représentant la différence entre le prix auquel elle prenait les obligations et le prix auquel elle les offrait au public : ces deux prix étaient respectivement de 81,5 °/o et de 86,4 °/o.

« cas de conflit avec l'Angleterre, le canal de Suez
« n'existerait plus pour les Allemands et s'ils voulaient
« faire contourner l'Afrique à leurs vaisseaux, ce serait
« à la fois perdre un temps précieux et les exposer aux
« coups des croiseurs britanniques. Au contraire, tout
« serait changé, du jour, où une voie ferrée soumise à
« l'influence allemande et aboutissant au golfe persique,
« permettrait le ravitaillement de la flotte allemande du
« Pacifique. Il en résulterait avec évidence une grande
« rapidité dans les manœuvres, partant une faculté
« d'offensive décuplée (1) ».

Les avantages stratégiques que pouvait retirer l'Allemagne, n'échappaient pas aux Anglais attentifs. L' « Economist », notamment, les signalait en même temps qu'il faisait observer, que d'autres pays, la Grande-Bretagne plus spécialement, n'en sauraient bénéficier.

« On peut concevoir, écrivait-il, qu'avec l'assenti-
« ment de l'Autriche et de la Turquie, les troupes alle-
« mandes pourraient passer par une telle ligne. Au con-
« traire, il n'existe pas plus de chances que, nous
« (Anglais) soyons autorisés à envoyer des troupes à
« travers la France, l'Italie, l'Autriche et la Turquie,
« qu'il n'en existe pour que nous ayons la permission
« de construire des casernes à l'intérieur de ces Etats.
« Par la voie maritime, au contraire, aucun ennemi ne
« peut gagner les Indes plus rapidement que nous,
« car, à moins que nous ne perdions tout à fait le

(1) A. Chéradame, op. cit.

« commandement de la mer, aucune flotte appartenant à l'ennemi ne pourrait se frayer un passage « hors de la Mer Rouge, sans gagner une victoire « navale (1) ».

D'autre part, il était plus que vraisemblable que Berlin espérait, grâce au chemin de fer de Bagdad, obtenir sur le golfe persique une base navale. On sait combien le manque de points de force dans les diverses parties du globe, est un obstacle à l'expansion mondiale de la « plus grande Allemagne ». Le point terminus de la voie projetée permettrait peut-être de constituer une base utile d'opérations et cet espoir n'est sans doute pas un des moindres motifs qui donnent à l'entreprise une place si importante dans les préoccupations de la Wilhemstrasse.

L'intérêt politique. — Depuis près de trente ans, en effet, la chancellerie impériale ne cesse de montrer l'importance qu'elle attribue au succès du chemin de fer de Bagdad. Elle a, dès l'origine, agi dans cette affaire avec une énergie, une persévérance, une insistance telles, qu'il devint aussitôt manifeste qu'elle poursuivait un objet plus vaste que la simple réalisation d'une affaire commerciale. Tous les publicistes allemands d'ailleurs, qui s'occupent de la question, s'accordent à la considérer comme « un des pivots de la politique nationale ». Un des plus en vue parmi ces publicistes, est le docteur Paul Rohrbach, qui a publié sur la

(1) The Economist, 24 mars 1900.

question des séries d'articles et plusieurs ouvrages (1). Nous traduisons quelques pages d'un opuscule qu'il a fait paraître en 1911. Elles reflètent assez bien l'opinion généralement adoptée en Allemagne :

La thèse de Rohrbach : l'affermissement de la Turquie. — « Les premiers, qui ont songé à la construc- « tion du chemin de fer de Bagdad, considéraient sur- « tout les avantages économiques qui devaient résulter « de la création de cette ligne pour l'industrie allemande. « Considérations importantes sans doute, mais secon- « daires à côté des préoccupations de politique étran- gère.

« Depuis 1870, notre politique est surtout dominée « par nos relations avec la France. Le traité de Franc- « fort conclu, Molkte a dit que le nouvel empire alle- « mand devait, pendant cinquante ans au moins, être « toujours prêt à se battre s'il voulait conserver le prix « de sa victoire. Dans ses *Pensées et Souvenirs*, Bis- « marck ajoute que le danger pour l'Allemagne était dans « la possibilité d'une alliance entre la France, l'Autri- « che et la Russie contre nous. D'où, nécessité de diriger « la politique allemande, de façon à s'assurer l'alliance

(1) La plupart des articles du D[r] ROHRBACH sur le Bagdad ont paru dans la revue « Jahrbücher ». — Voir notamment les années 1902, 1907 et 1911. Ses ouvrages les plus connus sont : « Im Vordern Asien » ; Berlin, chez Wiegandt, 1901. — « Die Bagdadbahn » ; Berlin, 1902, chez Wiegandt et Grieben. — « Um Bagdad und Babylon. Vom Schauplatz deutscher Arbeit und Zukunft im Orient (Vers Bagdad et Babylone, théâtres des efforts et de l'avenir allemand en Orient) ». Berlin, 1909, chez Hermann Paetel.

« soit de l'Autriche, soit de la Russie, soit de ces deux « pays, s'il était possible. On rencontre fréquemment « chez Bismarck cette autre pensée, qu'à tous points de « vue, l'alliance des trois empires serait le système idéal, « étant donné les idées de revanche de la France et le « développement qu'ont pris dans ce pays les idées « démocratiques et républicaines, dangereuses pour les « vieilles monarchies.

« Les préoccupations anglaises tiennent chez Bis- « marck une place secondaire. Personnellement, il a eu « pour les Anglais plus d'aversion que de sympathie, « mais il n'a pas vu la possibilité d'un heurt entre les « intérêts allemands et les intérêts anglais et, de fait, « l'opposition de ces intérêts n'existait pas à l'époque « où il vivait. L'objectif de la politique anglaise était « alors l'Orient et l'Orient, suivant le mot de Bismarck, « ne valait pas pour l'Allemagne les os d'un grenadier « poméranien. En dehors de l'Orient, l'Angleterre pour- « suivait une politique de grand intérêt maritime, qui « n'avait pas encore attiré l'attention de l'Allemagne. « La politique de Bismarck, à l'égard de l'Angleterre, « était déterminée par cette considération, que l'Allema- « gne ne pouvait pas chercher en Angleterre le moyen « de consolider ses acquisitions de 1870-71, d'abord « parce que les intérêts des deux pays étaient diver- « gents, ensuite parce que la Constitution et le tempé- « rament anglais ne permettaient pas des alliances d'une « assez longue durée. Les Anglais partageaient, d'ail- « leurs, cette manière de voir. De part et d'autre, on « croyait si peu à la possibilité d'un conflit d'intérêts

« entre les deux nations, qu'en 1890, l'Angleterre, pour « avoir Zanzibar céda Helgoland à l'Allemagne. Or, au- « jourd'hui, la cession d'Helgoland à l'Allemagne appa- « raîtrait à tous les Anglais une monstruosité, tant les « situations des deux pays se sont modifiées depuis ces « vingt dernières années.

« Les changements des relations politiques entre « l'Allemagne et l'Angleterre est dû au développement « économique de la première de ces puissances. A « mesure que nous grandissions, nous étendions nos « relations avec les pays d'outre-mer; chaque année « nous importions et nous exportions davantage et de « plus en plus, notre existence reposait sur nos relations « avec les parties du monde les plus lointaines. Depuis « longtemps, l'Angleterre se trouvait dans cette situa- « tion et en avait tiré la conséquence qui s'impose, c'est- « à-dire la nécessité d'une flotte puissante, capable de « tenir en échec les flottes des nations qui chercheraient « à diminuer ou à ruiner leur activité commerciale, « source même de son existence. Quel eut été le sort de « l'Allemagne, si un jour telle puissance étrangère, plus « forte qu'elle au point de vue maritime, avait jugé de « son intérêt de diminuer ou d'arrêter l'essor économi- « que et l'activité d'outre-mer de l'empire germain ? « Quelle influence terrible n'aurait pas exercé ce pays « sur le nôtre, si en face de lui, s'était trouvée une Alle- « magne inexistante sur mer ! Il nous était donc indis- « pensable de construire une flotte assez forte pour « défendre la place, que nous tenions dans l'activité « mondiale. »

« C'est du jour où nous avons adopté cette politique « qu'un changement subit s'est produit dans nos rela- « tions avec l'Angleterre. L'existence seule de notre « flotte éveilla sa méfiance. Aujourd'hui, les Anglais « voient dans notre flotte un danger. Certes, la flotte « allemande ne peut songer à affronter seule la flotte « anglaise et à la vaincre, mais elle est tout de même « assez forte pour obliger la politique britannique à « avoir pour l'Allemagne certains égards. Voilà pour- « quoi depuis l'avènement d'Edouard VII, l'Angleterre « s'efforce chaque jour davantage de nous isoler et de « nous « encercler ».

« Contre une telle situation, que peut faire l'Alle- « magne ? Le peuple allemand, comme ses intérêts, va « sans cesse croissant, d'où la nécessité de réserver à « l'industrie nationale une place de plus en plus grande « sur le marché du monde. Sans doute, un arrêt dans « le développement de notre marine détendrait peut- « être momentanément la situation, mais la situation « risquerait dans la suite de devenir intenable : que « ferions-nous le jour où l'Angleterre croirait utile de « se prévaloir de sa supériorité maritime et de notre « faiblesse ? Il ne faut pas se le dissimuler : notre si- « tuation est devenue plus critique et la tâche de notre « diplomatie plus pénible, depuis que l'antipathie an- « glaise s'est unie au désir de revanche français Avant, « c'était la France seule, sur l'aide de laquelle une tierce « puissance en conflit avec l'Allemagne pouvait comp- « ter. Aujourd'hui, il semble que l'Angleterre soit en- » core plus disposée à jouer ce rôle L'Angleterre a cet

« avantage sur nous qu'elle aura l'initiative, car elle « peut être bien sûre que l'Allemagne ne commencera « pas un conflit, qui, dans le cas le plus favorable, serait « malgré tout pour elle une source de terribles dangers. « En effet, l'Allemagne battue, son commerce maritime « est détruit, sa situation dans le monde perdue. Victo- « rieuse, l'Allemagne provoque contre elle la coalition « de l'Europe entière. L'Angleterre reste donc libre ou « d'essayer d'opprimer l'Allemagne ou de maintenir une « concurrence paisible. Qu'une guerre survienne et « l'Allemagne sera ou ne sera pas. Situation inquiétante ! « Pour la modifier dans un sens favorable, il suffirait de « réussir à mettre l'Angleterre dans une position dange- « reuse. Impossible d'y parvenir par une attaque directe « sur mer. Toutes les idées d'invasion allemande en « Angleterre sont autant d'utopies. D'où, la nécessité de « trouver une combinaison, qui nous permette d'attaquer « l'Angleterre à un point vulnérable. Et nous *en arri-* « *vons ainsi à expliquer tout naturellement le mobile* « *de nos relations avec la Turquie au point de vue de* « *notre nouveau principe de politique* : « *La défensive à* « *l'égard de l'Angleterre.* »

« Pour l'Allemagne, il n'existe qu'un moyen de parer « à l'offensive de l'Angleterre : c'est de rendre la Tur- « quie plus forte. On ne peut frapper utilement l'An- « gleterre que sur un seul point de terre : l'Egypte. « L'Egypte enlevée à l'Angleterre, c'en serait fait non « seulement de la domination britannique sur le canal « de Suez et de ses communications avec l'Inde et l'Ex- « trême-Orient, mais aussi vraisemblablement de ses

« colonies de l'Afrique orientale et centrale. La conquê-
« te de l'Egypte par une puissance mahométane comme
« la Turquie pourrait avoir aussi une répercussion dan-
« gereuse sur les 60 millions de sujets mahométans de
« l'Angleterre dans l'Inde, l'Afghanistan et la Perse.
« Mais, la Turquie ne peut songer à la conquête de
« l'Egypte, qu'à la condition de disposer d'un réseau
« complet de chemin de fers en Asie Mineure et en Syrie,
« de détourner une attaque de l'Angleterre en Mésopo-
« tamie par la prolongation du chemin de fer anatolien
« vers Bagdad, d'améliorer et augmenter son armée et
« de faire progresser sa situation économique et ses
« finances. Il est clair que c'est un pur instinct de con-
« servation, qui pousse l'Allemagne à rendre plus forte
« la Turquie. Plus la Turquie sera forte et plus l'An-
« gleterre courra de risques à nous attaquer, parce que,
« dans le conflit, la Turquie pourra utilement prendre
« place aux côtés de l'Allemagne : l'Egypte vaut bien
« pour la Turquie le risque d'une guerre, surtout si elle
« se sent l'alliée de l'Allemagne. D'un autre côté, le fait
« seul que la Turquie serait militairement plus forte et
« posséderait un réseau de chemins de fer suffisant
« *pourrait peut être déjà suffire à faire renoncer*
« *l'Angleterre à l'idée d'attaquer l'Allemagne. C'est*
« *le seul but que poursuit la politique allemande ;*
« *c'est tout le secret de nos relations avec la*
« *Turquie ; elles n'ont pas d'autres raisons que de*
« *parer au danger qui nous menace d'une guerre avec*
« *l'Angleterre* ».

« Dans un livre, qui traite d'une façon plus détaillée

« des questions de politique extérieure, j'ai développé « cette pensée que l'Allemagne et l'Autriche devaient « s'adjoindre la Turquie, de façon à faire contrepoids aux « puissances, qui, sous l'impulsion de l'Angleterre, vou- « laient rompre l'équilibre européen actuel. En voici le « résumé : « L'Angleterre est restée la puissance pro- « tectrice de la Turquie, aussi longtemps qu'elle n'a pas « été obligée de compter avec l'Allemagne et elle mena- « çait encore au congrès de Berlin de 78 la Russie d'une « guerre d'intervention, au cas où cette dernière ne « voudrait pas atténuer les conditions du traité de San- « Stéphano. Cette situation prit fin, lorsqu'on commença « à regarder la Turquie comme l'amie de l'Allemagne « et lorsqu'on se rendit compte que l'Angleterre ne cher- « chait qu'à affaiblir la Turquie. La protection anglaise « n'avait d'autre but que d'entretenir la faiblesse de la « Porte et de la rendre incapable de tout effort politi- « que ou militaire. Sous l'ancien régime, avant la chute « d'Abdul-Hamid, le développement économique et po- « litique de cette puissance était encore trop marqué au « gré des Anglais. Et cependant le despotisme du Sultan « et la « clique » du palais empêchaient le relèvement du « pays. Déjà, il est vrai, des progrès certains au point « de vue militaire se manifestaient sous l'influence des « instructeurs allemands. Ils continuent aujourd'hui ; le « chemin de fer de Bagdad se construit ; quand il sera « terminé, il en résultera pour la Turquie non seule- « ment une amélioration économique, mais aussi une « amélioration politique et militaire. L'Angleterre était « satisfaite du despotisme d'Abdul-Hamid ; elle protes-

« tait au contraire contre le relèvement militaire et le « chemin de fer de Bagdad. Plus il devenait possible à « l'Allemagne de briser, grâce à la Turquie, le cercle « dont l'Angleterre voulait l'entourer et plus en Angle- « terre se posait la question de savoir, si le moment « n'était pas venu d'amputer la Turquie de cette région « où elle pourrait un jour attaquer l'Angleterre ou, du « moins, d'établir dans ces parages un contrôle des « plus rigoureux (1) »...

(1) Dr PAUL ROHRBACH. Die Bagdadbahn. Berlin 1911, chez Wiegandt et Grieben (G. K. Sarasin). Traduction littéraire de la page 14 à la page 22. — A la thèse du Dr Rohrbach, nous croyons intéressant d'opposer le point de vue anglais, assez bien résumé dans les lignes suivantes, que nous extrayons d'un article de M. Lynch, paru en 1911, dans la « Fortnightly Review » ;

« Il suffit d'examiner, dit-il, les principes dont s'inspire la « politique turque à l'heure actuelle pour se rendre compte de la « prédominance de l'influence allemande à Constantinople. « Quels sont, en effet, les principes directeurs de la Turquie ? « Une armée puissante apparaît comme le premier besoin de la « nation. Cette armée est destinée à asservir les Bulgares, les « Grecs, les Arméniens, les Albanais, les Arabes. Les hommes « de fer doivent reconstituer l'unité de l'Empire. Cette concep- « tion, qu'est-elle sinon une conception prussienne ? Mais, la « Turquie n'est pas la Prusse et cette politique risque de con- « duire l'empire ottoman à la ruine, à un protectorat étranger. « Pour refaire son unité, mieux vaudrait, à mon avis, adopter « une toute autre méthode. Sans doute, la conception militaire « que préconise l'Allemagne est bien faite pour flatter la Turquie. « Elle flatte son orgueil et est conforme à ses goûts, à ses préju- « gés, à ses traditions. Se vouer patiemment à des fins adminis- « tratives et économiques élémentaires risque moins de tenter « l'imagination orientale. Il y a quelques années, alors que « j'étais en Perse, je me rappelle que le sujet favori des conver-

La thèse pangermaniste : la colonisation de l'Asie occidentale. — Ces lignes laissent entendre que les Allemands se défendaient de tout rêve colonisateur. Il semble bien cependant que la colonisation de l'Asie ottomane fut le but réel de leurs efforts et beaucoup, parmi les publicistes n'hésitaient pas à en faire l'aveu précis.

« Dans ces régions, écrit Paul Dehn, en parlant de « l'Asie Mineure, il serait facile, par une conquête paci- « fique, de créer une nouvelle Allemagne qui offrirait « en grandeur, en population et en richesses à la vieille « Allemagne, le plus solide bastion contre le danger « russe. »

« Créer des colonies et des cultures allemandes en « Turquie, dit de son côté le Dr Kaerger, est un plan

« sations des hommes d'Etat du pays était la question de savoir « si la Perse devait ou ne devait pas entrer dans la Triple- « Alliance. La même préoccupation agite aujourd'hui la Turquie. « Sans doute, je n'assimile pas la Turquie à la Perse. Je déclare « cependant que de pareilles visées sont aussi dangereuses pour « l'une que pour l'autre. Ce dont la Turquie aurait besoin avant « tout est une longue période de tranquillité intérieure, qui serait « employée à l'amélioration de son régime administratif et au « développement de ses ressources naturelles. Pour elle, pas le « sabre, mais plutôt l'école, le prétoire, l'atelier. Voilà vers quels « buts doivent tendre ses efforts. Personne ne l'attaquera tant « qu'elle poursuivra cette tâche. Personne ne permettra qu'on « l'attaque. Mais, dans ses relations politiques, elle doit rester « neutre, elle doit observer une neutralité absolue et permanente « entre les deux grands groupes politiques de l'Europe. C'est « pour elle, le meilleur moyen de subsister et de vivre... » F.-B. LYNCTT. Le chemin de fer de Bagdad, dans « The Fortnightly Review », No du 1er mars 1911, p. 375-386. Traduction littéraire de la page 382

« qui, en dehors de ses conséquences pour la politique « et le trafic universels, a une importance particulière « pour le pangermanisme. »

Le Maréchal, Pacha von der Glotz lui-même, prévoit la possibilité de la colonisation : « A la fin de son règne, « dit-il, Habdul-Hamid s'était entretenu avec moi de cette « question. Son intention était bien de laisser les Alle- « mands s'établir de chaque côté du chemin de fer de « Bagdad... Le Sultan parlait sérieusement. Ce qu'il « disait, il le pensait. (1) »

L'expansion allemande, la plus grande Allemagne, la radiation pangermaniste, voilà le mouvement.

Aussi bien, dès leur arrivée en Anatolie, les Allemands ont essayé de coloniser le pays. Grothe nous montre, dans une étude très documentée, l'avenir réservé au chemin de fer anatolien au point de vue de la colonisation : « Déjà, dit-il, dans les environs immédiats de « la ligne et tout autour des stations, nos ingénieurs ont « bien amélioré les cultures, en ont introduit de nou- « velles et leurs efforts commencent à être récompen- « sés. (2) »

L'effort allemand n'échappait pas d'ailleurs, à nos représentants et, en 1899, on trouve dans le rapport de M. Guillois notamment, les remarques suivantes : « On « sait que la société du chemin de fer ottoman d'Anatolie

(1) Baron von der GOLTZ. Anatolische Ausflüge, Berlin 1897, Schale et Grund.

(2) GROTHE (L. H.). Deutsche Kulturwission in Kleiwasieu-Deut. Geogr. Blatter, XXII, 1899, p. 153 à 169.

« avait décidé d'établir en annexe à son exploitation « un service d'agriculture, qui sous la direction d'un « ingénieur agronome, chercherait les moyens d'aider « les habitants des pays traversés par la voie ferrée à « tirer le meilleur parti de leur sol... Non contents de « donner aux riverains de la ligne, un conseiller pour « la mise en valeur de leurs terres, les allemands se « font leurs banquiers ; ils leurs fournissent aussi des « instruments de travail (charrues en acier, herses, « machines à couper et à battre le blé) dont les indigè- « nes leur remboursent peu à peu le coût. Ils fournis- « sent enfin dans les mêmes conditions le blé pour l'en- « semencement et les germes de pommes de terre, légu- « me dont ils ont, pour ainsi dire, introduit la culture « en Anatolie. Partout, ils rencontrent la plus grande « confiance dans la population... Il y a dans cette « manière de procéder, un ensemble de faits que je « crois intéressant de signaler (1) ».

L'Anatolie toutefois, ne suffisait pas aux ambitions germaniques. La Babylonie, « la terre la plus riche du passé », pouvait devenir le champ de colonisation « le plus rémunérateur du présent ». Et c'est vers ces plaines fertiles vers les terres d'alluvion de l'Euphrate et du Tigre que l'orientaliste allemand, Aloys Sprenger, attirait l'attention de ses compatriotes : « Là disait-il, pas « de forêts vierges à défricher, pas de difficultés natu- « relles à vaincre, mais seulement à gratter la terre, à

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires. Annexe au Moniteur officiel du Commerce du 16 mai 1901.

« semer et à récolter. L'orient est le seul territoire du « monde, qui n'ait pas encore été accaparé par une gran- « de puissance. C'est cependant le plus beau champ de « colonisation. Si l'Allemagne ne manque pas l'occa- « sion, et s'en saisit avant que le cosaques étendent la « main de ce côté là, elle aura dans le partage du monde « acquis la meilleure part (1) ».

Grothe, Sachau, von Oppenheim soutenaient la même thèse dans des ouvrages qui connurent le succès. Nous ne croyons pouvoir mieux faire que de rapporter les propres paroles du Dr Grothe : « Puisse le nouveau « siècle, écrivait-il en 1902, ne pas se terminer avant « que ne soit avantageusement réglée la question de « Mésopotamie, de manière que, près des villages *alle-* « *mands*, des charrues *allemandes* et des bêches *alle-* « *mandes* puissent faire leur œuvre ; que dans les plai- « nes voisines du Tigre et de l'Euphrate, des mains « *allemandes* puissent faire naître des champs de blé « aussi riches que ceux de la Russie du Sud ; que des « vignobles *allemands* puissent couvrir les vallées des « nombreuses rivières qui descendent du Taurus, pour « le plus grand avantage du bien-être économique de la « Turquie et de notre propre développement. (2) »

(1) Dr ALOYS SPRENGER. Lo Babylonie. Heidelberg.

(2) Dr GROTHE : Die Bagdadbahn. Gedanken zur Kolonisation Mesopotamiens. Münich, 1902, chez Lehmann. — Il n'est pas sans intérêt de transcrire également les appréciations que la concession définitive de la ligne inspirait en 1899 à « l'Union Pangermanique » :

« *Le chemin de fer allemand de Bagdad.* « A bon droit, disait- « elle, nous pourrions désigner sous ce titre la concession du

D'abord indécis, mais peu à peu précisés avec une netteté aussi brutale, de tels desseins devaient éveiller l'attention des puissances déjà installées en Asie

« chemin de fer récemment faite par le Sultan, bien qu'un « groupe de financiers français y participent pour 40 o/o. La « Banque allemande (Deutsche Bank) de Berlin est à la tête de « l'affaire. On sait qu'elle administre financièrement les chemins « de fer d'Anatolie et qu'elle leur a assuré un developpement « économique et politique considérable.

« L'idée de ce chemin de fer a été conçue par l'intelligence « allemande, des allemands ont fait les études préliminaires, des « allemands ont écarté tous les obstacles, qui en empêchaient « l'exécution et qui étaient très grands. Nous devons d'autant « plus nous réjouir de ce succès que les Russes et les Anglais se « sont ardemment employés à la Corne d'Or, pour empêcher « l'adoption du projet allemand...

« Sur une longueur de plus de 3.400 kilomètres, la ligne tra- « verse des régions qui, jadis, furent le siège d'un commerce « florissant et d'une riche agriculture. Elle établit une nouvelle « communication entre l'Europe et les Indes ; elle rouvre entre « ces pays lointains, la Syrie et le Levant, la route commerciale « que pratiqua Alexandre le Grand. Ce n'est pas seulement « parce que la construction de ce chemin de fer absorbera 400 « millions de francs que l'industrie allemande trouvera une « source abondante de profit, mais parce qu'il nous mettra à « portée de territoires riches et vastes, qui nous offriront un « immense débouché...

« Ainsi, pour l'Empire allemand, abstraction faite des avanta- « ges économiques, le chemin de fer de Bagdad pourra être plus « tard d'une grande valeur politique. Nous avons donc une « double raison d'être reconnaissants aux hommes, dont l'éner- « gie et l'habileté ont mené cette œuvre à bonne fin. » Alldeutsche Blätter. Die deutsche Bagdadbahn, 17 décembre 1899.

On pouvait lire aussi, le 18 novembre 1902, dans la « Deutsche Zeitung » :

Mineure. Elles ne pouvaient s'y tromper : En face d'elles, se dressait une rivale, d'autant plus redoutable que son ambition sans bornes semblait trouver une justification dans son développement inouï.

« D'accord avec le Sultan, un jour viendra où nous formerons « le trust de tous les moyens de communication avec la Turquie « d'Asie par terre et par mer... *C'est un des moyens qui nous « permettront de faire de ce pays une province allemande.* »

« L'idée n'était pas nouvelle. Sept années plutôt, « l'Alldeutsche Blätter » écrivait déjà : L'intérêt allemand demande que la « Turquie d'Asie *soit placée sous le protectorat allemand.* Le « plus avantageux serait pour nous l'*acquisition en propre de la « Mésopotamie et de la Syrie* et l'obtention du *protectorat de « l'Asie Mineure* habitée par les Turcs. » Alldeutsche Blätter, « 8 décembre 1895, p. 222.

CHAPITRE VII

Les dangers du Bagdad allemand pour l'Angleterre, la Russie et la France. L'attitude de ces trois puissances devant l'entreprise.

La régénération de l'Asie turque par le « Bagdad allemand » ne pouvait laisser indifférentes l'Angleterre, la Russie et la France. Ces trois puissances avaient des raisons majeures pour s'opposer de tout leur pouvoir à l'exécution d'un projet, dont le succès devait léser leurs intérêts et ruiner en partie leur influence.

Les dangers du Bagdad pour l'Angleterre. — On sait les efforts de l'Angleterre pour s'assurer de tous temps la maîtrise des voies d'accès de l'Inde et sa vigilance particulière à surveiller les abords du golfe Persique. Avant, comme depuis l'ouverture du canal de Suez, elle s'était efforcée d'en exclure toute concurrence et de faire de ces eaux un lac britannique. Pour main-

tenir sur ces parages sa suprématie, elle avait étendu son protectorat aux îles voisines, multiplié les importations anglaises dans l'intérieur de l'Arabie et établi une sorte de compénétration commerciale entre la presqu'île de l'Asie turque et sa grande colonie. « Du fond de son « golfe, écrivait M. Victor Bérard, qu'elle tenait pour « un vestibule, pour une dépendance de son Empire des « Indes, la Grande-Bretagne avait toujours considéré « que les embouchures, le delta et même la basse-plai-« ne des fleuves turco-arabes jusqu'à Bassorah, jusqu'à « Bagdad, à six cents mètres de la côte, devaient être « pour elle une autre Egypte. Sur ce confluent de routes « terrestres fluviales et maritimes, son contrôle (c'est la « meilleure traduction anglaise de notre influence) lui « paraissait indispensable à la sécurité de son estate « hindou. (1) » Dans ces conditions, on comprend l'im-

(1) VICTOR BÉRARD. *Offres allemandes*, dans la « Revue de Paris », mai 1911. On trouve la même idée exprimée dans l'ouvrage de M. René Simon « L'Europe et l'Empire ottoman », p. 12 : « Il importe pour la Grande Bretagne, dit-il, qu'aucune « puissance ne vienne s'établir à Constantinople, dans les mon-« tagnes d'Arménie, en Syrie ou en Perse... Un Etat fort, qui « dominerait Constantinople et les Dardanelles, qui aurait le « libre débouché sur la mer Egée, ou qui maître du Caucase, « descendrait par l'Arménie ou la Perse vers la Mésopotamie et « le golfe persique serait une menace permanente pour les rou-« tes terrestres ou maritimes de l'Inde et du commerce orien-« tal. » La Russie, maîtresse du Caucase, avait bien cherché à gagner la mer libre vers la Perse et le golfe persique. La Grande Bretagne l'avait arrêtée dans les régions iraniennes. Mais, à peine rassurée du côté moscoviste, elle était menacée de voir l'Allemagne s'établir aux portes de l'Hindoustan, à quatre jours de vapeur de Bombay.

portance que prenait, pour l'Angleterre, la construction d'une voie ferrée, appelée à traverser dans toute sa longueur la Turquie d'Asie. On devine les inquiétudes que faisaient naître chez elle les tentatives du jeune empire allemand, impatient de s'étendre et de s'avancer par la vallée des fleuves jusqu'au bord de l'Océan Indien.

Le chemin de fer de Bagdad devait aussi, comme on sait, modifier sensiblement la situation militaire. Grâce à lui, les Allemands avaient la route ouverte de Berlin au golfe persique par Vienne et Constantinople. En cas de conflit, la question de ravitaillement en subsistances et en munitions des flottes occupées dans le Pacifique, se solutionnait tout à l'avantage de l'Allemagne et le problème était gros de conséquences.

Enfin, à ces préoccupations d'ordre politique, s'ajoutaient des considérations économiques du plus haut intérêt. La construction du Bagdad allait donner à l'Allemagne et autres nations, placées comme elle au centre de l'Europe, une sérieuse avance sur l'Angleterre pour le trafic avec l'Orient et celle ci pouvait craindre, avec raison, que sa prépondérance commerciale dans le Levant ne lui fût graduellement ravie par des rivaux plus heureux et plus tenaces, dont les produits, sans doute, étaient moins soignés que les siens, mais coûtaient, par contre, beaucoup moins cher.

Ainsi, « l'Asie occidentale devenait un des échiquiers « sur lesquels l'Angleterre et l'Allemagne se prépa« raient à jouer leur série mondiale de parties (1).

(1) René Henry. — Des monts de Bohême au Golfe Persique, p. 517.

Les dangers du Bagdad pour la Russie. — L'établissement du chemin de fer de Bagdad ne devait pas être moins préjudiciable aux intérêts russes. Installé depuis le traité de Paris sur les territoires arméniens de Kars et d'Andahan, l'empire des Tsars s'efforçait de descendre vers la Méditerranée, vers la mer libre. Le rail allemand venait lui barrer la route et détruire un rêve, qui avait toujours été le but constant de son ambition. La voie nouvelle, d'ailleurs, menaçait les Russes pour ainsi dire jusque chez eux, dans la Transcaucasie. Les tracés du Nord et du Centre touchaient presque leur frontière et menaçaient de porter atteinte à leur situation en Arménie. « Comme l'écrivait « M. Bérard, les Arméniens sentaient venir les possibili« tés de fortune et de civilisation, la liberté civile, une « justice plus équitable, une renaissance intellectuelle et « morale de leur peuple et la constitution peut-être de vil« layets arméniens, qui toujours sujets de la Porte, au« raient du moins le bénéfice d'une surveillance euro« péenne. Les Russes avaient déjà ouvert la lutte contre « leurs Arméniens de Caucase ; ils ne voulaient pas qu'on « vint flanquer leurs frontières d'une Bulgarie asiati« que (1) ». Le tracé du Sud, s'il respectait davantage la partie septentrionale de l'Asie Mineure réservée à leur influence, n'en constituait pas moins un danger pour leur suprématie militaire. Dans l'hypothèse d'une guerre contre la Turquie, la Russie était alors vraiment maî-

(1) VICTOR BÉRARD. — Le Sultan, l'Islam et les Puissances, op. cit.

tresse du théâtre de la guerre. Elle entretenait dans le Caucase une armée considérable, qui, en cas d'alerte, pouvait, sans rencontrer d'obstacle, s'emparer d'Eridan et d'Erzeroun et s'établir sur le plateau arménien, considéré comme le nœud stratégique de l'Asie. De là, il lui était facile de gagner Angora et d'envahir l'Asie Mineure, avant même que les soldats du Sultan aient pu se porter sur les divers points menacés. La ligne du Bagdad aurait pour résultat de permettre à la Turquie de concentrer rapidement une armée non loin du plateau arménien et d'opposer à l'envahisseur une ligne de défense (1).

Au point de vue économique, le commerce moscovite aurait à souffrir également de la construction de la voie ferrée concédée à l'Allemagne. Presque tout le trafic de la Perse se faisait par la mer Caspienne et le Transcaucasien, c'est-à-dire par la Russie. Or, la ligne nouvelle, grâce aux embranchements d'Erbil et de Khanikin, ne

(1) « Par la nouvelle voie ferrée, écrit M. Dubief, se ferait « avec des facilités inconnues la concentration des troupes otto- « manes, le 4e corps à Erzeroun, le 6e à Bagdad et le 5e à Da- « mas ; les gares militaires et les quais d'embarquement sont « prévus au programme pour six millions.

« La Turquie n'aurait plus à craindre ce qui advint dans la « guerre turco-russe, de ne pouvoir amener ses troupes aux lieux « des opérations que tardivement et complètement épuisées. « C'est l'unité politique et stratégique de l'empire ottoman qui se « trouverait constituée.

« Cette Turquie forte, amie de l'Allemagne, c'est tout l'équili- « bre oriental compromis et peut-être, par contre-coup, la paix « européenne. » — F. Dubief : Le chemin de fer de Bagdad dans la Revue économique internationale. Avril 1912.

manquerait pas d'absorber une grande partie des marchandises persannes, quelle amènerait jusque sur les côtes de la mer de Marmara, à proximité de toutes les communications par terre et par eau... Le chemin de fer de Bagdad ferait aussi une concurrence fâcheuse au Transsibérien et aux autres voies ferrées, que la Russie se proposait de diriger quelque jours vers l'Océan Indien.

On sait également que le Caucase produit une grande partie du pétrole nécessaire à l'Europe. Or, les gisements de pétrole étaient considérables en Turquie d'Asie et particulièrement en Babylonie, à ce point même que l'ouverture de ces puits devait avoir, dit-on, une action sur le prix de la marchandise dans le monde. Quoiqu'il en soit, l'exploitation des sources de la Babylonie, que le rail allemand aurait sans doute pour effet d'ouvrir, ne pouvait que nuire aux établissements industriels du sud de la Russie.

Enfin, si les Allemands, comme ils le disaient, parvenaient à rendre à l' « ancien grenier du monde » sa fertilité passée ; les blés russes devraient compter sur le marché avec les blés de Mésopotamie.

Les dangers du Bagdad pour la France. — La construction du Bagdad, qui mettait en jeu les intérêts de l'Angleterre et de la Russie dans l'Asie occidentale, avait aussi une importance considérable pour la France et méritait son attention. Si les Allemands avaient établi leur ligne d'accord avec nous, si, comme ils l'affirmaient tout d'abord, la part réservée à la France eut été de moitié et dans la direction et dans l'exploitation de l'en-

treprise, nul doute que de ce fait, notre influence ne se fût trouvée augmentée et notre prépondérance consolidée dans le Levant.

Mais, ainsi qu'il était à prévoir, le chemin de fer de Bagdad devait demeurer en définitive une œuvre purement allemande et porter à l'influence française une sérieuse atteinte. La voie projetée au delà de Konia risquait, en effet, de ruiner la plupart de nos lignes locales. Tracée du Nord au Sud de l'Asie occidentale, la grande artère germanique coupait tout le long de son parcours les routes de caravanes, que nos voies ferrées prolongaient jusqu'à la côte. Les allemands avaient ainsi la certitude de détourner à leur profit la majeure partie d'un trafic, qui nous était entièrement acquis. Sur divers points importants de l'intérieur du pays, à Afioun-Karahissar, à Mersina, à Alep, à Biredjick, leur rail et nos rails allaient se rencontrer. Si la concurrence s'établissait, il nous serait difficile d'avoir l'avantage. Bien mieux : la Compagnie française du Beyrouth - Damas - Hamah-Hauran, obligée de renoncer au tronçon, qui devait se prolonger jusqu'à Biredjick, sur l'Euphrate, au nord de Tell-Habesch, voyait son réseau décapité ; il lui devenait impossible également d'arriver au golfe d'Alexandrette, que le rail allemand se proposait de contourner et de desservir.

D'autre part, il était à craindre que l'entreprise allemande ne contribuât à notre effacement politique et religieux dans le pays. Depuis longtemps, la diplomatie de la Wilhemstrasse s'efforçait de conquérir, à nos dépens, dans les régions levantines une situation pré-

pondérante par ses avances à la Curie romaine et la bienveillance qu'elle affectait de témoigner aux intérêts des chrétiens d'Orient. Elle rêvait de nous enlever notre protectorat à son profit et, dans ce but, elle multipliait les œuvres confessionnelles, les établissements enseignants et charitables. Elle savait que l'Ecole en Orient est l'instrument par excellence de la lutte d'influence. Est-il besoin de dire, de quel secours lui serait la grande ligne de Bagdad dans la réalisation de ses projets ?

Ainsi, les desseins germaniques menaçaient également la Russie, l'Angleterre et la France et l'on pouvait penser que ces trois puissances s'uniraient pour les combattre. Il n'en fut rien, elles agirent, sans se conconcerter, du moins à l'origine, alors que les Allemands élaboraient le projet de leur grande ligne et s'efforçaient par tous les moyens d'en assurer le succès.

L'attitude de la Russie. — Seuls, les Russes se montrèrent, dès l'abord, convaincus d'une opposition nécessaire au chemin de fer de Bagdad. Devant leur attitude résolue, la Société d'Anatolie dut abandonner ses premiers tracés, celui du Nord et celui du Centre, de beaucoup pourtant les plus avantageux et se frayer d'un autre côté la route de Bagdad. Quand elle l'eut trouvée, deux ans plus tard et qu'elle s'en vint proposer à la Porte son tracé du Sud, elle se heurta encore aux Russes, qui, l'ayant devancée près du Sultan, essayaient de faire aboutir leur projet Kapnist, dont nous avons parlé précédemment. Mais, déjà l'action de ceux-ci se faisait plus timide ; leur intervention cessait d'être énergique ;

la politique slave se laissait influencer par la politique de la France et de l'Angleterre ; elle devait bientôt s'y rallier.

L'attitude de l'Angleterre. — Contre les plans d'invasion de l'Allemagne, l'Angleterre, en effet, ne jugea pas opportun de se dresser d'une façon brutale. Elle se contenta de prendre indirectement position en vue de susciter, le moment venu, de réels obstacles à sa rivale. Ses diplomates s'attachèrent à fortifier son influence dans toute la basse Mésopotamie et, tandis qu'ils parvenaient à placer l'Emir de Mascate sous son protectorat et à lui gagner l'amitié de nombreux cheiks arabes (1) désireux de secouer la domination turque, la marine britannique mettait la main sur Koveït, le meilleur port du golfe persique et le point reconnu comme le terminus le plus avantageux pour le chemin de fer de Bagdad. (Décembre 1899.)

Quelques mois plus tôt, s'était manifestée une tentative d'intervention plus précise. Le cabinet de Londres avait fait à la Porte la proposition de construire entièrement à ses frais le contre-projet Tripoli de Syrie-

(1) M. de Freycinet voyait la situation de l'Angleterre tellement forte en Arabie, qu'il écrivait en 1905 : « L'Angleterre, « maîtresse de ces régions et soutenue par la plus formidable « marine du monde, pourrait, à son gré, s'emparer de la Syrie « et dominer à la fois l'Asie Mineure et la région de l'Euphrate, « c'est à-dire commander l'empire ottoman et les voies de com- « munication terrestre entre Constantinople et le golfe persique, « de sorte que le chemin de fer de Bagdad comme le canal mari- « time de Suez dépendent d'une seule volonté. » De Freycinet. La question d'Egypte, 1905.

Koweit. Malgré tous les avantages qu'elles comportaient, les offres anglaises furent repoussées. L'Angleterre affecta de ne pas y attacher d'importance. Au lieu de s'enfermer dans une opposition systématique, elle estimait d'une habileté plus grande de paraître plutôt considérer avec sympathie la construction du chemin de fer allemand, afin de pouvoir, le cas échéant, y collaborer et lui enlever ainsi son caractère purement germanique.

Le *Times*, dans un « Editorial » du 15 janvier 1902, marquait assez bien cette attitude : « L'Angleterre, « écrivait-il, ne peut montrer de mauvaise volonté à « l'égard du chemin de fer projeté, qui n'est autre que « l'ancien chemin de fer de la vallée de l'Euphrate, « dont nous avons eu les premiers, l'idée et à l'étude « duquel notre compatriote, Georges Chesney, a apporté « tous ses soins, alors que le canal de Suez semblait « encore irréalisable et que la navigation à vapeur se « trouvait dans l'enfance... Le succès splendide du pro- « jet de M. de Lesseps et le développement extraordi- « naire de la navigation à vapeur, ont transformé l'en- « semble de la question en ce qui nous concerne... « Cependant, l'Angleterre ne perdra pas de vue l'entre- « prise ; elle suivra avec attention ce qui se passera ; « elle peut récolter une part des bénéfices que l'ouver- « ture au commerce et à la civilisation de régions nou- « velles promet à tous. »

L'attitude de la France. — La France adopta une tactique analogue ; elle apporta, toutefois, dans son action moins de réserve, moins de prudence que l'Angleterre : Nos groupes financiers appelés à traiter avec

l'Allemagne, cédèrent trop vite à la tentation de se réserver une part importante dans le Bagdad ; ils commirent l'imprudence de laisser le rail allemand couper les lignes françaises et traverser une région éminemment française, en échange des promesses sur lesquelles l'Allemagne sut bientôt revenir. De même que nos financiers, notre diplomatie crut devoir se montrer plutôt favorable aux projets germaniques. Il semble même, que l'ambassade de France à Constantinople n'ait pas été sans travailler en faveur de l'entreprise. Les remerciements adressés par l'ambassadeur d'Allemagne à M. Constans, le jour même où fut signée la convention turco-allemande de 1902, tendraient à l'établir.

Financiers et diplomates s'imaginaient alors pouvoir sans danger accepter toutes les concessions, faire tous les sacrifices. Ils savaient que le chemin de fer de Bagdad exigerait beaucoup d'argent, qu'il ne se ferait pas sans de gros emprunts et ils s'accordaient à penser : pas de chemin de fer de Bagdad, si les emprunts ne sont pas placés et pas d'emprunt placé, sans l'admission à la cote de Paris. La réalisation de l'œuvre allemande leur paraissait se réduire à la bonne volonté du marché français. C'était alors l'opinion générale. M. Etienne disait à la tribune de la Chambre, le 21 janvier 1902 : « Il est incontestable que l'Allemagne n'est pas en état, « financièrement parlant, de fournir le capital total, « qu'elle n'a pas un marché suffisamment fort, pour « absorber toute l'émission, que va nécessiter la cons- « truction de ce chemin de fer ; c'est l'épargne française « qui va intervenir largement. On nous dit que nous

« aurons à fournir 40 o/o du capital. Je suis convaincu « que ce sera encore plus de 80 o/o

On se fiait à ces paroles. Elles expliquent dans une certaine mesure l'attitude de la Russie, de l'Angleterre et de la France en face des projets allemands. Les trois puissances alors, étaient également persuadées que la société d'Anatolie, pour construire le Bagdad, ne pouvait se passer de leur appui financier. Elles voyaient l'état précaire du marché allemand, le défaut présent de disponibilités financières de l'Empire et ne voyaient que cela. Elles oubliaient l'énergie, la ténacité, l'invincible confiance de la forte race, que les difficultés ne parvenaient pas à décourager et qui avait à cœur de réussir.

CHAPITRE VIII

La Mise en œuvre du Bagdad

Le double problème à résoudre : Les fonds à trouver. La garantie kilométrique à assurer. — Des divers moyens préconisés pour en assurer le paiement : monopoles, accroissement des dîmes, unification de la dette ottomane, relèvement des Tarifs douaniers. — Propositions de la Compagnie concessionnaire à la Russie, à l'Angleterre, à la France. — La réponse de ces diverses puissances. — Comment la Société parvient à construire la première section du chemin de fer. — Le contrat d'emprunt du 5 mars 1903. — L'accord de la Deutsche Bank et de la Banque ottomane. — La constitution de la Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad, (13 avril 1913). — Exécution de la première partie de la ligne.

Le double problème à résoudre. — La construction du chemin de fer de Bagdad devait offrir à l'Allemagne de sérieuses difficultés. Avant de se mettre à l'œuvre, elle devait, en effet, résoudre un double problème : Il fallait, d'une part, se procurer l'argent nécessaire à l'exécution de l'entreprise et, pour se le procurer, il

fallait, d'autre part, trouver les ressources indispensables au paiement de la garantie kilométrique.

A elle seule, l'Allemagne ne pouvait alors prétendre fournir l'immense somme que demandait l'exécution du Bagdad : son crédit était faible ; son industrie absorbait à l'intérieur même du pays tous les capitaux disponibles ; enfin, l'écroulement des Leipziger Bank venait d'engendrer chez elle une crise financière, où elle se débattait encore. De nombreux et puissants concours étaient donc indispensables pour aboutir à une heureuse solution.

Les fonds à trouver. — A combien peut-on penser que s'élèverait le chiffre des fonds à trouver pour l'accomplissement total de l'œuvre ? Les évaluations ne sauraient évidemment présenter une valeur absolue. Toutefois, en se basant sur le coût de construction des voies ferrées existantes en Asie Turque, il est possible d'obtenir des chiffres d'une approximation suffisante.

M. Rey, Directeur de la Compagnie des chemins de fer orientaux, (ancienne Compagnie Jonction Salonique-Constantinople) évalue à 189.110 francs le prix du kilomètre construit et exploité en Turquie, cette somme représentant l'achat du terrain, la construction, les installations de matériel fixe et roulant, bref tout le capital nécessaire à la mise en exploitation d'un kilomètre de chemin de fer. Mais, ce prix moyen ne saurait être adopté pour l'établissement de la ligne de Bagdad. La pénurie probable de main d'œuvre sur certains points, les difficultés de ravitaillement des chantiers, les travaux d'art nécessités par le percement du Taurus et

la traversée des grands fleuves contribueront singulièrement à majorer le prix indiqué plus haut. Bon nombre d'ingénieurs bien documentés (1) admettent comme possible le chiffre de 200.000 francs et Rohrbach écrit que la Deutsche Bank estime le prix de revient du kilomètre à 20.000 marcks, soit à 25.000 francs. De Konia au golfe persique, la distance est d'environ 2.400 kilomètres. Si l'on y ajoute 400 kilomètres pour les embranchements prévus, on arrive à 2.800 kilomètres. En adoptant le chiffre de 200.000 francs, la ligne reviendrait à 560 millions et, si l'on accepte les évaluations de la Deutsche Bank, on obtiendrait une dépense totale de 800 millions. A ce chiffre, tous ceux qui sont au courant de la façon, dont se traitent les affaires en Turquie savent qu'il faut ajouter 25 % au moins pour les frais divers, dits d'émission et qui comportent le salaire de la multiplicité des intermédiaires de toutes sortes. Nous arrivons ainsi à un total de 700 millions — avec la base que nous donnent les ingénieurs — de plus de 900 millions — avec celle qu'a prise la Deutsche Bank et, dans ces sommes, ne sont pas comprises les dépenses que nécessiteront les nombreuses installations accessoires, entrepôts de marchandises, usines électriques, matériel de navigation sur le Tigre, l'Euphrate et le Chatt-el-Arab, etc. M. Chéradame fixe tout près du milliard la somme nécessaire pour mener à bien l'œuvre du chemin de fer de Bagdad. Il n'est peut-être pas loin de la vérité.

(1) Notamment M. Biekers et M. Ogier, ingénieurs au chemin de fer de Bagdad.

Un capital aussi important n'était évidemment pas réalisable, sans que certaines garanties fussent fournies aux capitalistes auxquels on la demanderait. Nul, en effet, même parmi les partisans les plus enthousiastes du chemin de fer de Bagdad, ne contestait qu'au moins durant de longues années, le trafic ne dût être absolument insuffisant pour fournir aux porteurs de titres un revenu sérieux.

La garantie kilométrique à assurer. — Aussi, la question de la garantie kilométrique prit-elle dès le début une importance tout à fait capitale. Le rêve de la Compagnie d'Anatolie et de la Deutsche Bank était de faire triompher une combinaison susceptible de procurer à la Porte des revenus suffisants pour gager l'intégralité de l'annuité promise. Mais, la situation des finances turques interdisait l'espoir de trouver un gage à la garantie kilométrique, sans que des ressources nouvelles ne fussent mises à la disposition du gouvernement ottoman.

Du fait des garanties kilométriques, le gouvernement turc versait déjà aux compagnies existantes une somme d'environ 20 millions par an. Comme aux termes des conventions intervenues entre la société d'Anatolie et le gouvernement ottoman, la garantie de l'Etat était fixée à 12.000 francs par kilomètre, plus 4.500 francs pour frais d'exploitation, comme d'autre part, cette garantie devait jouer sur une étendue d'environ 2.800 kilomètres, il en résultait une charge annuelle de 46.200.000 francs. En déduisant de cette somme la recette de la ligne évaluée, ainsi que nous l'avons dit, à 11.200.000

francs, il demeurait à la charge du gouvernement turc une somme d'environ 35 millions de francs, soit le double de ce qu'il consacrait alors au service de ses garanties kilométriques.

Pour trouver cette somme que les revenus normaux de l'Empire ne pouvaient fournir, on a envisagé successivement plusieurs combinaisons financières. Ainsi, il a été question tout d'abord de faire accorder par la Porte à des groupes de capitalistes un certain nombre de monopoles, qui seraient organisés sur le modèle de la régie des tabacs et dont le gouvernement ottoman toucherait une part de bénéfices. Ce seraient les monopoles des pétroles, des alcools, des allumettes, des cartes à jouer, du papier à cigarettes. Ces tentatives ont toujours échoué et il est d'ailleurs permis de douter que, même au cas où elles réussiraient, le résultat en soit brillant : en tout état de cause, les bénéfices revenant à la Porte seraient loin d'égaler la dépense que suppose le paiement de la garantie annuelle. En outre, pour que ces monopoles fussent réellement productifs, il faudrait interdire l'entrée en territoire ottoman des produits similaires venant de l'étranger, autrement dit il faudrait frapper d'un droit de douane prohibitif les produits dont la fabrication serait monopolisée. Or, une telle mesure ne peut être adoptée sans l'assentiment de *toutes* les puissances signataires des conventions, en vertu desquelles sont fixés les tarifs douaniers et cette condition paraît difficile à réaliser.

Un second moyen était d'affecter à la garantie le surplus du produit des dîmes des provinces que traver-

serait le chemin de fer. Cette idée reposait sur l'hypothèse, que l'existence d'un chemin de fer aurait pour résultat de développer la prospérité du pays parcouru, et par conséquent d'augmenter les revenus perçus par le Trésor, puisque les dîmes que reçoit celui-ci, sont un impôt portant sur le sixième des récoltes. Mais, outre qu'on ne pouvait guère espérer un accroissement très rapide de la richesse locale par la seule vertu d'une voie ferrée, ce système, dans tous les cas, risquait de n'apporter aucune ressource sérieuse pendant les premières années, qui étaient précisément celles où la garantie devait jouer de la façon la plus considérable.

Une mesure aussi, dont on espérait beaucoup, a été l'unification de la Dette ottomane. Comme tous les revenus dont il disposait, étaient expressément affectés au service des intérêts des divers éléments de sa dette, le gouvernement ne pouvait donner des affectations particulières au service de la garantie kilométrique et les promoteurs du Bagdad pensaient que le remaniement de l'organisation financière leur permettrait peut-être d'établir des garanties spéciales pour la construction de leur ligne. Sur l'initiative de la Deutsche Bank et de M. Rouvier, la grande opération impatiemment attendue fut effectuée en 1903, mais le chemin de fer de Bagdag n'en a tiré aucun profit.

Un dernier moyen, le seul vraiment efficace, était l'augmentation des droits de douane turques, et l'affectation de l'excédent des recettes ainsi trouvé au paiement de la garantie. Seulement, il convenait de remar-

quer que la Porte n'était pas libre de modifier à son gré les tarifs existants. Elle ne pouvait y parvenir qu'avec l'assentiment de toutes les puissances représentées à la Dette ottomane et le succès de l'opération, à cette époque, semblait au moins douteux.

Ainsi, s'explique, dès l'origine, la tentation pour la Société concessionnaire du Bagdad de s'assurer non seulement le concours de groupes financiers privés, mais encore celui des divers gouvernements.

Propositions de la Société concessionnaire. -- Des offres furent faites aux divers grandes nations de participer à l'affaire. A chacune d'elles, on proposa de souscrire une fraction du capital ; les parts proposées varièrent à plusieurs reprises au cours des négociations : On proposa tantôt 40 o/o à l'Allemagne, 20 o/o à la France, 20 o/o à l'Angleterre, 20 o/o à la Russie (février 1902) ; tantôt 30 o/o à chacune des trois premières nations et 10 o/o à des groupes divers (avril 1903) ,encore 50 o/o à l'Allemagne, 30 o/o à la France et 20 o/o à un groupe suisse et italien (mai 1903). Enfin l'on précisa. La Société concessionnaire offrait 40 o/o du capital à souscrire à la France, 20 o/o à un groupe international, belge et hollandais ; 40 o/o seraient souscrits par l'Allemagne. Celle-ci, apportant la concession, on commencerait par demander les fonds des autres pays (juin 1903).

Attitude de la Russie. — Les efforts allemands, comme nous l'avons déjà dit, se heurtèrent dès l'abord à l'opposition de la Russie. Celle-ci se manifesta en pre-

mier lieu par un article du « Messager des Finances », organe officieux du Ministre des Finances, alors M. Witte. — Le communiqué officiel indiquait les inconvénients économiques et politiques que devait entraîner pour la Russie la construction du chemin de fer de Bagdad et il ajoutait : « Le Transsibérien est notre route « la plus directe vers l'Extrême-Orient ; la ligne Crembourg-Tachkend, une fois prolongée, sera le tracé le « plus court du Caucase aux frontières de l'Inde. Il « serait inconcevable que le capital russe aidât une « entreprise destinée à concurrencer ces voies ferrées, « qui nous coûtent tant d'argent, d'efforts et de sacri« fices... De plus, la participation de plusieurs nationa« lités au chemin de fer de Bagdad ne peut manquer « de provoquer des rivalités, qui risquent de finir par « quelque brusque coup de théâtre, comme le fût « l'achat des actions du Canal de Suez par l'Angle« terre (1).

Cet article eut un retentissement considérable. Son influence fut énorme et l'on pût dire que M. Witte venait « de jeter sur le projet allemand une douche d'eau glacée ». Une énergique campagne du « Novoye Vremya » (2) acheva de décider les Russes à ne pas aider une entreprise que l'on représentait comme « un long nœud coulant jeté de Hambourg et de Berlin autour du cou de l'ours turc ».

(1) Extrait du « Messager des Finances » publié dans le « Times » du 15 janvier 1902.

(2) Novoye Vremya, 2/15 février 1902.

Attitude de l'Angleterre. — Il était particulièrement intéressant pour les concessionnaires d'avoir l'appui du gouvernement anglais, qui en raison de la situation prépondérante qu'avait su acquérir l'Empire britannique sur le littoral du Golfe Persique, disposait de puissants moyens d'action dont il pouvait user pour ou contre le chemin de fer. Il était notamment maître en fait de Koveit, le point terminus de beaucoup le plus avantageux pour la voie ferrée. De plus, il disposait de la Malle des Indes que la compagnie de Bagdad espérait attirer sur sa ligne. Enfin, le consentement du gouvernement anglais à une augmentation des droits de douanes turques eût transformé les perspectives de l'affaire. Les concessionnaires ne l'ignoraient pas ; aussi tentèrent-ils de profiter des dispositions plutôt favorables au premier abord du ministre anglais. C'était en effet le moment des bonnes relations de M. Chamberlain avec Guillaume II ; on essaya donc d'obtenir de l'Angleterre des assurances sur les trois points ci-dessus. En 1902. M. Chamberlain déclarait que le gouvernement n'était en rien opposé au projet du chemin de fer de Bagdad. Un peu plus tard, M. Balfour exprimait les mêmes sentiments

Aucune entente, pourtant, n'intervint à cette époque et Berlin dût alors se rabattre sur des prête-noms d'Amsterdam et de Zurich. Mais au début de 1903, une nouvelle tentative fut faite : on offrit aux Anglais 30 °/₀ du capital, une part égale était offerte à la France, l'Allemagne conservait 30 °/₀ et des groupes divers prenaient 10 °/₀.

Il sembla un moment qu'on dût réussir. L'offre acceptée en principe par des financiers de Londres fut soumise au ministre dont on voulait le concours. Le 8 avril 1903, à la Chambre des Communes, M. Balfour, premier ministre, émit l'opinion que le chemin de fer se ferait avec ou sans l'appoint des capitaux anglais et qu'il serait regrettable d'abandonner en des mains exclusivement étrangères une route aussi importante (1).

Cependant une vive opposition ne tarda pas à se manifester. M. Gibson-Bowles et M. Lynch, à la tribune comme dans la presse, combattirent la participation financière de l'Angleterre à une entreprise, qui, à tous les points de vue, leur semblait n'avoir d'intérêt que pour la seule Allemagne, D'importants organes, le « Times », la « Gazette de Westminster », le « Daily Mail », le « Spectator » et surtout l' « Economist », les soutinrent. Ils puisèrent de sérieux arguments dans

(1) « Il s'agit de savoir, disait M. Balfour, s'il est désirable ou « non que ce chemin de fer, qui constituera certainement le plus « court chemin pour arriver dans l'Inde, soit entièrement entre « les mains des capitalistes français et allemands à l'exclusion des « capitalistes anglais... Je crois du plus grand intérêt pour « l'Angleterre que les pays qu'elle ne peut englober, ne soient « pas entièrement absorbés par d'autres puissances. Mieux vaut « les voir entre les mains de plusieurs puissances que dans celles « de deux ou d'une seule. S'ils sont entre les mains de nations « européennes, mieux vaut que cela soit pour partie entre celles « de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne... » — L'orateur ne dit rien de plus précis. — Cf. : « Le Chemin de fer de Bagdad. Discours de Gibson-Bowles et déclarations de M. Balfour à la Chambre des Communes ». *La vie Financière du 9 Avril 1903.*

deux rapports de consuls anglais en Asie Mineure, MM. Sarell et Waugh, qui démontraient qu'en toute hypothèse, les Allemands garderaient toute la direction de l'affaire.

Sous la pression de l'opinion publique, le gouvernement dût céder. M. Balfour conclut que le refus des propositions allemandes s'imposait et, le 23 avril 1903, il en fit la déclaration au Parlement, qui approuva cette attitude. Les concessionnaires se montrèrent sensibles à ce refus qu'ils ne semblaient pas escompter. Le gouvernement anglais donna peu après, à deux reprises, des explications plus détaillées sur les mobiles de sa décision. Lord Lansdowne, le 5 mai et Lord Crauborne, le 23 juillet 1903, déclarèrent que si le gouvernement avait pu obtenir des garanties suffisantes pour les droits de l'Angleterre, il aurait regardé la participation comme avantageuse.

L'Angleterre n'opposait pas, on le voit, une fin de non-recevoir absolue aux sollicitations allemandes; mais elle les considérait provisoirement et dans les conditions offertes, inacceptables.

Attitude de la France. — Déçues en Angleterre, les espérances allemandes devaient-elles avoir plus de succès en France ? Dès la première heure, il semblait qu'on dût s'entendre Déjà, entre la Deutsche Bank et la Banque ottomane, entre les représentants de la société d'Anatolie et les représentants de nos Compagnies de chemin de fer en Asie Mineure, des accords étaient intervenus. Depuis longtemps, des Français connus avaient lié partie avec le syndicat allemand. De

solides appuis paraissaient acquis dans le monde de la finance et dans les milieux diplomatiques. Dans ces conditions, il semblait que le gouvernement français ne pût refuser son concours. Au début de 1902, par l'entremise de M. Rouvier, non encore ministre des finances, mais chef d'une banque importante, les pourparlers commencèrent. Puis, M. Rouvier devint ministre et Berlin crût l'affaire conclue. Cependant, l'accord n'était pas encore fait. M. Delcassé, collègue de M. Rouvier, hésitait à donner son appui pourtant nécessaire.

La première impression de notre ministre des affaires étrangères semble bien avoir été plutôt en faveur du chemin de fer. On en trouve une preuve dans le discours, qu'il prononça à la Chambre des députés, le 24 mars 1902 : « J'en suis à me demander, disait-il, et je « demande aussi à la Chamdre si, une pareille entre-« prise étant arrêtée, décidée, il est préférable pour les « intérêts français, si considérables en Orient, de n'y pas « être représentés... (1) »

Mais, de même qu'en Angleterre, un mouvement d'opposition ne tarda pas à se dessiner et à grandir. Les organes les plus influents, « Le Temps », « Les Débats », « Le Messager de Paris », insistèrent sur la nécessité de ne pas favoriser une entreprise, qui serait purement allemande. Au Parlement, MM. Firmin Faure, François Deloncle, Paul Deschanel attaquèrent la participation financière de la France à une entreprise contraire à tous

(1) Discours de M. Delcassé, Journal Officiel du 25 mars 1902. *Débats parlementaires*, p. 1468 et suivantes.

nos véritables intérêts. M. Delcassé ne pouvait rester iudifférent à la campagne menée. De même que lord Landowne en Angleterre, il se décida, malgré son collègue, M. Rouvier, à s'opposer à la conclusion de l'affaire, à moins que certaines garanties ne fussent données Il ne voulait pas que l'argent français réalisât une entreprise purement allemande. Il insista pour la complète parité des droits, qu'on nous avait dès le début promise, mais qu'on essayait de ne pas nous donner. Il avait été notamment convenu, que, si le Président de la société était allemand, le Directeur serait français, ou inversement. Quand on vint aux stipulations définitives, Berlin réclama les deux places et, comptant sur la présence de M. Rouvier au Ministère des Finances, essaya de détourner d'abord, puis d'écarter les réclamations de notre diplomatie. On insista, Berlin promit (août 1903), puis se rétracta (septembre 1903), croyant qu'entre M. Rouvier et M. Delcassé, c'était le premier qui l'emporterait ; ce fut le deuxième. Berlin eut à dire nettement si les conventions primitives seraient respectées. Berlin s'en tint à ses exigences Alors, notre Conseil des Ministres refusa aux actions de la Compagnie du Bagdad la cote sur le marché de Paris. L'affaire était dans l'eau (fin octobre 1903) (1).

Comment la Société parvint à construire la première section ; L'emprunt de 1903. — Malgré ces défaites successives, les promoteurs du Bagdad n'abandonnèrent pourtant pas la partie. Ils n'avaient,

(1) Cf. VICTOR BÉRARD. Revue de Paris, 15 décembre 1906.

d'ailleurs, pas attendu d'échouer partout, pour se mettre à l'œuvre. Le 5 mars 1913, en même temps qu'ils obtenaient de la Porte la concession définitive du chemin de fer de Bagdad, ils avaient aussi décidé de fractionner l'exécution de leur entreprise, comme la convention les y autorisait et ils étaient parvenus à rendre possible la construction et l'exploitation de la première section, soit des 200 kilomètres, qui séparaient Konia d'Erégli.

Le même jour, en effet, furent arrêtées les conditions de l'emprunt du chemin de fer de Bagdad, série première (1). Aux termes de cet acte, le gouvernement ottoman s'engageait à émettre un emprunt public de 54 millions de francs à 4 o/o, dont le produit était destiné au paiement de la garantie kilométrique des 200 premiers kilomètres construits. L'emprunt était amortissable en 98 ans, soit un an avant l'expiration de la concession, à l'aide d'un fonds d'amortissement fixé à 0.087.538 (art. 1er).

Pour assurer le service régulier de l'intérêt et de l'amortissement, le gouvernement affectait spécialement le produit des dîmes du vilayet de Konia (2) — moins celles déjà engagées au gouvernement russe pour indemnité de guerre — et des vilayets d'Alep et d'Ourfa.

(1) On trouvera reproduit en appendice, le texte officiel du Contrat de l'Emprunt du chemin de fer de Bagdad, 1903, série première.

(2) A la suite d'une protestation du gouvernement russe contre l'attribution des dimes de Konia, celles-ci furent ultérieurement remplacées par celles du vilayet de Diarbékir.

Ces dîmes constituaient une garantie suffisante ; elles produisaient annuellement environ 106.000 livres turques, soit environ 2 332.000 francs et le service de l'emprunt exigeait 2.207.210 francs (art. 9).

La société concessionnaire, au lieu de recevoir annuellement, pour chaque kilomètre construit et exploité, le montant de la garantie promise, recevait immédiatement en obligations le montant intégral de l'emprunt (art. 3). Elle était donc certaine de voir son propre capital rémunéré, quel que fut le bénéfice de l'exploitation.

Enfin, l'émission des 54 millions d'obligations était confiée à la Deutsche Bank (art. 2).

Indépendamment de la garantie kilométrique de 11.000 francs prévue dans l'article 35 de l'acte de concession, le gouvernement se trouvait tenu, d'après le même article, d'une somme forfaitaire de 4.500 francs pour frais d'exploitation. Cette somme était gagée sur la part non utilisée des dîmes données en garantie à la société d'Anatolie.

L'accord entre la Deutsche Bank et la Banque ottomane. Constitution de la Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad. (13 avril 1903). — Dans ces conditions, il devenait facile de former une société, quand bien même cette société n'eût d'autre ambition que la construction de la seule première section du chemin de fer. Le capital actions nécessaire, 15 millions de francs, était d'autant moins considérable que le versement de 50 °/₀ seulement était exigé. Les groupes financiers français que représentait la Banque ottomane, sollicités d'y entrer, ne refusèrent pas leurs concours et acceptèrent de souscrire 30 °/₀ des emprunts en obliga-

tions que le gouvernement ottoman remettrait à la société du Bagdad. Ce faisant ils facilitaient encore sans aucun doute, la réalisation de l'œuvre allemande et l'on ne saurait dire évidemment que leur attitude en la circonstance, fut exempte de reproches. Elle s'explique toutefois et n'est pas sans excuse : à l'heure où fut constituée la Société du Bagdad, la conversation était engagée avec le gouvernement français et nul ne savait encore ce qu'en fin de compte exigerait l'Allemagne et ce que répondrait la France ; de plus, après avoir, à l'origine, on peut dire, tout négligé pour s'assurer une place importante dans le Bagdad, on comprend que nos groupes financiers ne se soient pas résignés à abandonner l'entreprise et qu'ils aient accepté dans l'émission la part de 30 % qu'on leur offrait.

Ce fut le 13 avril 1903, que l'accord se fit entre la société d'Anatolie, concessionnaire de la ligne, la Deutsche Bank, la Banque ottomane et que fut constituée la société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad. Ottomane de nom cette société était allemande en fait. La composition du Conseil d'administration (1)

(1) La présidence du Conseil d'administration était confiée à M. Gwinner, administrateur délégué de la Deutsche Bank. Dans le Conseil, la Deutsche Bank et la Société d'Anatolie étaient encore représentées par MM. Zan ler, directeur général et Huguenin, directeur adjoint du chemin de fer d'Anatolie, Steinthal, Schrader, von Kouillo, von Kuhlmann ; la Dette publique ottomane, dont le concours était indispensable était représentée par MM. Berger, président, comte d'Arnoux, directeur général, Testa, commissaire allemand ; la Banque Ottomane, par MM. Auboyneau, alors directeur général, A. Vernès et Naville, admi-

comme la façon dont fut réparti le capital action versé (1) le montraient assez clairement. Son caractère germanique fut encore confirmé par la méthode employée pour l'exécution de la ligne. Cette construction fut, en novembre 1903, confiée à une nouvelle Societé, constituée spécialement dans ce but. Le Conseil d'administration de cette Société comprenait la plupart des administrateurs allemands de la Compagnie du chemin de fer de Bagdad et seulement des membres allemands (2). On voit quels liens unissaient la Deutsche Bank et la Compagnie d'Anatolie avec la Société du chemin de fer de Bagdad et la Société de construction.

Exécution de la première partie de la ligne. — Au moyen des capitaux actions et des fonds provenant de l'emprunt versé par le gouvernement turc, la construction de la première section du Bagdad pouvait être entreprise, sans risque sérieux pour les concessionnai-

nistrateurs. On trouvait encore les noms de MM. Arter, président de l'Association du Crédit Suisse, Bauer, administrateur de la Banque de Vienne, Braun fils et Schwabach, associés de 2 grandes banques de Francfort, Turettini, administrateur de l'Union Financière de Genève et Chenut de Constantinople.

(1) Les 7.500.000 francs de capital actions versé furent divisés en 30.000 actions (de 500 francs dont 250 francs versés) et ainsi répartis : Gouvernement Ottoman 3.000.000 francs ; Compagnie d'Anatolie 3.000.000 francs ; 2.500.000 francs aux banques représentées dans le Conseil, en première ligne, la Deutsche Bank naturellement.

(2) Le Président du conseil était M. Gwinner ; l'Ingénieur en chef, Mackensen, était nommé directeur génégal technique à Konia ; les représentants à Constantinople étaient : MM. Zander et Huguenin. Le siège social de la Société était fixé à Francfort.

res. Elle le fut dans le dernier mois de 1903. La voie ferrée s'établit sans difficultés et, à l'échéance promise, le 25 octobre 1904, les Allemands inauguraient la ligne Konia-Eregli-Boulgourlou. Ce jour-là même, l'empereur Guillaume adressait à M. Gwinner un télégramme de félicitations (1) et, dans toute l'Allemagne, la presse entonnait un chant de victoire et d'allégresse.

(1) « Par votre rapport, daté du 25 octobre, disait l'Empereur, « j'ai appris avec une grande satisfaction, qu'aujourd'hui, anni- « versaire de la naissance de mon très cher ami S. M. l'Empe- « reur des Ottomans, la première section du chemin de fer de « Bagdad, de Konia à Boulgourlou, sera solennellement inau- « gurée. Je suis heureux que l'initiative allemande ait réussi à « pousser si loin cette considérable entreprise, malgré les nom- « breuses difficultés qui ont été rencontrées Je ne puis me rete- « nir de vous exprimer, ainsi qu'à tous ceux qui participent à « cette vaste affaire, une grande reconnaissance de ce qui a été « fait jusqu'ici, en même temps que mes vœux les plus ardents « pour l'heureuse continuation de la construction et l'accomplis- « sement final du chemin de fer de Bagdad. » — Ce télégramme est l'expression officielle de l'intérêt puissant qu'attachait Guillaume II à l'entreprise du Bagdad.

CHAPITRE IX

Les Conventions turco-allemandes du 2 juin 1908.

Difficultés techniques et financières; arrêt des travaux. — La solution possible. — Le moyen d'assurer les nouvelles garanties kilométriques : le relèvement des droits de douane de 8 à 11 o/o. — La convention et le contrat d'emprunt de 1908 ; leurs dispositions principales.

Difficultés techniques et financières. — Arrêt des travaux. — Les 200 premiers kilomètres une fois construits et mis en exploitation, les Allemands semblaient dans l'impossibilité de pousser le rail plus avant. Les difficultés, auxquelles ils se heurtaient, paraissaient insolubles. La première section, toute en plaine, allongée sur le plateau de Karamanie, avait été d'une construction facile (1). Elle avait même permis à la Compagnie

(1) Konia, côte 1050. — Boulgourlou, côte 1100.

d'économiser 18 millions sur les 54 de l'emprunt de garantie qu'elle avait reçus. Mais la deuxième section, qui devait franchir le Taurus et glisser vers Adana (2), dans la plaine cilicienne, exigeait des débours considérables. Il fallait compter de 90 à 100 kilomètres de tunnels, de ponts, de viaducs et autres travaux d'art. Le prix nominal du kilomètre était évalué, d'après la convention de 1903, à 269.110 francs. Or, pour la section Erégli-Adana, on calculait que le prix du kilomètre, sur plus de la moitié du parcours, reviendrait à 5 ou 600.000 francs. Le subside de 54 millions alloué par le gouvernement ottoman, joint aux 18 millions représentant le boni de la construction de la première section, ne constituait qu'une somme de 72 millions absolument insuffisante. La construction du chemin de fer Bagdad était arrêtée.

La solution possible. — Les Allemands eurent l'idée de demander au gouvernement ottoman, l'autorisation de construire d'un seul jet quatre sections, de Boulgourlou, le terminus d'alors à El-Hélif, qui serait la station de Mardin. Sans doute, les frais de la troisième section, du Djihoun à l'Euphrate, seraient encore très élevés. Il fallait traverser le massif de l'Akma-Dagh (l'Amanus des Grecs) et celui du Ghiaum-Dagh. C'était encore une cinquantaine de kilomètres de travaux d'art, d'une

(2) Boulgourlou, côte 1100. — Adana, côte 30. — De Boulgourlou à Adana, on ne compte pas plus de 100 kilomètres à vol d'oiseau, mais il y a une montée de plus de 400 mètres jusqu'au col du Taurus, puis une descente précipitée de 1.400 mètres vers la plaine maritime.

nature délicate et qui coûteraient plus chers peut-être que ceux de la deuxième section Par contre, à partir du terminus de la troisième section, le terrain devenait facile, les travaux d'art se faisaient rares pour cesser complètement vers Killis, terminus de la quatrième. Quant à la cinquième section, qui aboutissait à El-Helif, elle était tout en plaine; elle serait construite dans les conditions les plus favorables.

Autorisés d'un coup à pousser le rail jusqu'à El-Hélif, les Allemands estimaient pouvoir établir une compensation entre les deux premières sections, Eregli-Adana et Adana-Baghdjé, fort coûteuses et d'un rendement d'exploitation médiocre et les deux suivantes, Baghdjé-Killis et Killis-Hélif, de construction facile et de rendement plus important. De la sorte, le gouvernement ottoman remettrait à la Compagnie du Bagdad, pour 216 millions de francs d'obligations d'emprunt de garantie (à raison de 54 millions par section), ce qui permettrait à celle-ci de faire franchir à la ligne le Taurus, l'Amanus et le Ghiaum-Dagh ; sur les quatrième et cinquième sections, elle gagnerait de quoi compenser les grosses dépenses qu'exigeraient les deux autres.

Tout d'abord, le Sultan opposa quelque résistance aux prétentions de l'Allemagne. Il voulait s'arrêter au chiffre de 500 kilomètres, qui permettait d'ajouter aux deux premières sections, l'embranchement de Tell-Habsch à Alep. La Société de Bagdad tenait, au contraire, à réunir les quatre sections nouvelles et elle intriguait de son mieux pour faire prévaloir son point de vue.

Le moyen d'assurer les nouvelles garanties kilométriques : le relèvement des droits de douanes de 8 à 11 %. — Vaincre l'opposition du Sultan n'était pas d'ailleurs le plus difficile. Tout portait à croire qu'on y parviendrait. Mais restait à savoir comment on trouverait ensuite à emprunter à 4 % les 220 à 230 millions (exactement 226.053.411 francs 20 centimes d'après les chiffres spécifiés à l'article 35 de la convention du 5 mars 1903), nécessaires pour pousser le chemin de fer jusqu'à El-Hélif. Pour se procurer cette somme considérable, il était indispensable de trouver d'abord les ressources destinées à assurer le paiement de la garantie kilométrique. La tactique allemande consistait à faire triompher une combinaison, au moyen de laquelle les droits de douane turque étant portés de 8 à 11 %, une fraction de l'excédent des recettes ainsi obtenue serait consacrée au paiement de la garantie. Cela fait, on pourrait obtenir les fonds nécessaires ; la rémunération de ces fonds serait assurée.

Seulement, en vertu du décret de Moharrem, les tarifs existants ne pouvaient être modifiés, comme on sait, qu'avec l'autorisation de toutes les puissances représentées au Conseil de la Dette. Depuis 1801, ces tarifs étaient uniformément de 8 % ad valorem sur toutes les marchandises importées. Il y avait longtemps que la Porte en demandait la revision. Les puissances ne semblaient pas vouloir entendre son appel. A la suite des affaires de Macédoine, elles cédèrent pourtant aux instances de la Turquie et consentirent le 13 juillet 1907 à élever de 8 à 11 % les droits de douane turque. Ce re-

lèvement de 3 % était accordé pour 7 ans, c'est-à-dire jusqu'au 13 juillet 1914. Aux termes du décret de Moharrem, le Conseil de la Dette aurait eu le droit de réclamer la totalité de l'excédent des recettes provenant de la surtaxe. Pour des raisons de haute politique, il se réserva 25 % seulement du produit de cette surtaxe et consentit à en abandonner 75 % au gouvernement de la Porte, en spécifiant bien toutefois que ces revenus nouveaux ne tomberaient pas dans le budget général de l'Empire et seraient affectés exclusivement aux réformes à appliquer en Macédoine. Le délégué allemand proposa bien de laisser au gouvernement ottoman la libre disposition de la part du produit de la surtaxe que le Conseil de la Dette abandonnait. Ce fut peine perdue. Sa proposition fut repoussée.

Ainsi, les espoirs de l'Allemagne étaient trompés et il semblait que les échecs subis dussent lasser son effort. Elle n'abandonna pourtant aucune de ses prétentions. Elle attendit.

Les évènements vinrent servir sa tenacité. En 1908, la révolution amena au pouvoir la Jeune Turquie et, à son égard, les puissances se départirent de leur sévérité.

Elles voulurent faire au régime nouveau un large crédit et renoncèrent au compte spécial ouvert pour la Macédoine, se bornant à exprimer le désir que, du moins, l'argent fut réservé à la bonne administration des provinces macédoniennes. Bien entendu, le gouvernement ottoman employa les sommes perçues, comme bon lui sembla. Il les mit au service de la grande entreprise allemande.

Les Conventions de 1908 ; Ses dispositions principales. — Peu avant la révolution, le sultan Abdul-Hamid, sur les sollicitations pressantes du Baron de Marschall, avait accordé à la société du Bagdad, l'autorisation de poursuivre sa ligne de Boulgourlou à El-Hélif et de détacher à Tell-Habesch un embranchement sur Alep. Ce fut l'objet de la convention et du contrat d'emprunt, qui intervinrent entre la Porte et la Société du chemin de fer de Bagdad le 2 juin 1908 (1)

Aux termes de ces accords, le gouvernement turc continuait de garantir à la Société concessionnaire, par kilomètre construit et exploité, une annuité de 11.000 francs et une somme forfaitaire de 4.500 francs, comme le stipulait l'article 35 de la concession de 1903

Pour assurer le paiement de la garantie de 11.000 francs, la Turquie s'engageait à créer une nouvelle série d'obligations 4 °/o pour un montant nominal de 108 millions de francs, qui serait bientôt suivie d'une série complémentaire de 119 millions, soit au total, 227 millions de francs. (Art. 1er du contrat d'emprunt).

Le montant des obligations de la 2e série devait être versé à la compagnie du chemin de fer de Bagdad, le jour même de la signature du contrat d'emprunt. La remise des obligations de la 3e série devait avoir lieu à une date postérieure, à désigner par la Compagnie. (Art. 2e du contrat d'emprunt).

(1) On trouvera reproduits en appendice les textes officiels de la conventionnelle du 2 juin 1908 et du contrat de l'emprunt du chemin de fer de Bagdad, 1908 (séries 2e et 3e).

Il était stipulé que le service de l'emprunt et le paiement de la somme forfaitaire de 4.500 francs pour frais d'exploitation par kilomètre construit, seraient gagés sur :

1°. — Les excédents des revenus concédés à l'administration de la Dette publique ;

2°. — La taxe des moutons aghnams des provinces traversées par la ligne ;

3°. — Et les excédents des garanties actuellement affectées aux lignes de la société du chemin de fer d'Anatolie. (Art 5 du contrat d'emprunt).

Le service de l'intérêt et de l'amortissement des deux séries de l'emprunt était confié à la Deutsche Bank (art. 11). On la chargeait aussi de l'émission des obligations. Elle avait la faculté de les émettre au taux minimum de 81 francs 1/2. On comprend qu'à ce taux et avec les garanties spécifiées, il n'était pas trés difficile de trouver de l'argent. Les revenus concédés en effet, après avoir satisfait les charges permanentes, laissaient une solde de 250.000 Ltq (ce solde provenait de la surtaxe de 3 % sur les droits de douane) et les excédents de garantie affectés aux lignes d'Anatolie s'élevaient en moyenne à plus de 200.000 Ltq, si bien qu'avec le produit de la taxe des moutons aghnams, le Trésor pouvait mettre en ligne 494 000 Ltq, pour le service de la deuxième série des emprunts du Bagdad, dont le service n'exigeait que 200.000 Ltq.

Enfin pour hâter l'exécution de la ligne, la Compagnie était autorisée à attaquer les travaux sur tous les points à la fois.

La reprise des travaux. — Dans ces conditions, les Allemands pouvaient se remettre à l'œuvre. Devant eux, la route vers Bagdad s'ouvrait à nouveau et s'ouvrait belle. Cette fois, pourtant, il n'y eut en Allemagne ni chants, de victoire, ni adresses officielles de félicitations. La Deutsche Bank se borna à consigner dans son rapport annuel : « Après quatre années de laborieuses « négociations, nous avons réussi à obtenir la garantie « nécessaire pour la construction du chemin de fer de « Bagdad, par delà le Taurus et l'Amanus jusqu'à El-« Hélif, en Mésopotamie, soit 840 kilomètres du point « terminus actuel du chemin de fer de Bagdad, 1.738 « kilomètres de Constantinople et encore à 1.155 kilo-« mètres du port de Bassorah. On s'occupe actuellement « de dresser des plans pour la construction de ces 840 « kilomètres (1) ».

(1) Extrait du rapport de la Deutsche Bank pour l'année 1908.— Von Gwinner écrivait de son côté : « Après cinq ans de lutte, MM. « Huguenin et Hilfferich, représentant le chemin de fer de Bag-« dad et la Deutsche Bank ont obtenu la conclusion d'une der-« nière convention avec le gouvernement ottoman, accordant « comme garantie des deux emprunts nouveaux du chemin de « fer, le surplus du revenu disponible de la dette publique. A « l'aide du produit de ces deux emprunts, 840 kilomètres de voie « ferrée seront construits. La ligne ayant ainsi franchi les défilés « du Taurus et de l'Amanus, ayant traversé l'Euphrate et la « Mésopotamie inférieure, atteindra El-Hélif. Des 2.893 kilomè-« tres séparant Constantinople (Haïdar-Pacha) de Bassorah, 946 « sont déjà ouverts au trafic. Quand les 840 dont la construction « est déjà commencée, seront achevés, il ne restera plus à exé-« cuter que les 455 kilomètres les plus faciles. » — ARTHUR VON GWINNER dans la Revue Nineteenth Century, n° de juin 1909.

Une année plus tard, les plans étaient établis, acceptés et les travaux repris. Dans son rapport pour l'année 1910, la Deutsche Bank écrivait ; « La Société du chemin de fer de Bagdad exécute sa tâche sur plusieurs « points à la fois. De Boulgourlon, point terminus « actuel du chemin de fer le trajet a été poussé jusque « dans les montagnes du Taurus et les rails ont déjà « franchi l'endroit le plus élevé du tracé. D'Adana, on « construit la ligne dans la direction de l'Ouest, vers le « Taurus et dans la direction de l'Est, vers l'Amanus. « Par contre, la ligne n'a pu être commencée à partir « d'Alep, que dans le dernier trimestre et cela, parce « que les autorités turques désiraient sans cesse de « nouvelles modifications de tracé (1), de sorte que le « tracé définitif n'a pu être établi, que deux ans après la « conclusion du traité relatif à la concession de la cons« truction.

« L'emprunt 4 % ottoman du Bagdad, deuxième sé« rie, a été émis dans de bonnes conditions et a donné

(1) Le tracé primitivement prévu se dirigeait en droite ligne d'Adana vers Biredjick sur l'Euphrate, laissant à droite Alexandrette et Alep, cette dernière ville devant être reliée à la ligne principale par un embranchement partant de Tell-Habesch. La compagnie essaya à diverses reprises de faire modifier ce tracé, au profit d'un autre longeant le Golfe d'Alexandrette, passant par cette ville et par Alep et remontant ensuite vers l'Euphrate, pour rejoindre le tracé primitif. Mais l'Etat-major y fit une opposition irréductible, considérant qu'une ligne aussi importante que celle du Bagdad, ne pouvait pas être exposée à un coup de main venant par voie de mer. Cependant la société obtint que, tout en laissant Alexandrette à 60 kilomètres, la ligne principale passât par Alep.

« d'excellents résultats. La société dispose d'un avoir « important qui ne sera vraisemblablement épuisé qu'a- « près la deuxième année des travaux (1) ».

Ainsi, l'Allemagne déjouait les calculs de ses rivales. Elle était parvenue sans leur appui à trouver les gages nécessaires au paiement de la garantie kilométrique. Elle se passait du concours que les gouvernements respectifs de la Russie, de l'Angleterre et de la France lui avaient tour à tour refusé.

(1) Rapport annuel de la Deutsche Bank du 25 mars 1911.

CHAPITRE X

La Solution des difficultés

a/ Les inquiétudes de la Russie. — La convention de Postdam.
b/ La tactique anglaise. — L'accord turco-allemand de 1911. — Les accords anglo-turc et anglo-allemand de 1914.
c/ L'attitude de la France. — Les accords franco-turc et franco-allemand de 1914.
d/ L'état présent des travaux du chemin de fer de Bagdad.

En présence de l'accord turco-allemand du 2 juin 1908, la Russie, l'Angleterre et la France ne pouvaient continuer en Asie turque la politique d'attente, qu'elles y pratiquaient depuis la concession du Bagdad. Cette politique les avait, d'ailleurs, mal servies. On gagne rarement à ne rien faire. Mieux valait, en effet, intervevenir dans l'entreprise avant la reprise des travaux, alors que Turcs et Allemands ne savaient comment gager la garantie kilométrique des sections nouvelles. Il y avait, semble-t-il, à ce moment-là, une occasion unique de faire peut-être internationaliser la ligne. Mais, les

puissances de la Triple-Entente étaient alors persuadées que, sans leur concours, le rail resterait indéfiniment suspendu à Boulgourlou. En dépit de leurs prévisions, il continuait pourtant sa route ; il allait être poussé, à travers le Taurus, jusque dans les régions de Mésopotamie ; qu'elles le veuillent ou non, un jour viendrait, à n'en pas douter, où il atteindrait Bagdad, Bassorah, le golfe Persique. Devant ces perspectives, un changement d'attitude s'imposait : La vraie politique ne pouvait consister à entraver perpétuellement la réalisation de l'œuvre allemande. C'était dangereux et c'était inutile.

Les inquiétudes de la Russie. — De toutes les puissances, la Russie était celle, qui croyait le plus fermement à l'impossibilité pour l'Allemagne, de construire sa ligne sans l'appui financier d'autrui. Les conventions de 1908 ne l'en inquiétèrent que davantage. Elle crut l'affaire consommée, ses projets en Asie turque à jamais détruits et jusqu'à ses intérêts dans le Nord de la Perse, compromis (1). Comme nous l'avons dit, la Compagnie du Bagdad avait eu soin de comprendre dans sa concession, un embranchement qui, partant de Sadidgé, entre Mossoul et Bagdad, amènerait le rail allemand au

(1) On sait la tendance de la Russie à étendre de plus en plus sa main sur la Perse, dont elle accapare le marché au Nord, tandis que les Ang'ais s'avancent vers le Sud. Les 2/3 de l'exportation perse, riz, fruits, coton, poisson, se dirigent vers la Russie.

Par le traité du 30 août 1907, l'Angleterre a reconnu la prédominance des intérêts russes dans le Nord de la Perse.

seuil de la frontière persane, à Khanikine, la véritable porte d'accès de la Perse du Nord. La Russie voyait déjà les Allemands, installés à Khanikine, se glisser dans sa zone d'influence par Kirmanchah et Hamadan, escalader le plateau de l'Iran et arriver à Téhéran. On s'imaginait à Pétersbourg le danger d'autant plus menaçant, qu'à partir de 1910, expirait l'engagement pris par la Perse en 1900, de ne pas laisser construire de chemins de fer sur son territoire et les bruits couraient déjà, que l'Allemagne intriguait pour obtenir des concessions de voies ferrées dans ce pays.

L'Allemagne, cependant, travaillait loin de la Perse et elle avait peut-être suffisamment à faire sur la route de Bagdad, sans chercher encore à s'ouvrir le chemin de Téhéran. Sans doute, la Deutsche Bank montrait qu'elle s'intéressait à l'Iran ; elle y avait envoyé une mission très réservée d'apparence, mais qui ne pouvait manquer d'être tapageuse par son existence même. Sans doute, théoriquement, les Russes pouvaient craindre de se trouver du jour au lendemain en présence d'une concession allemande de chemin de fer en Perse. En fait, la forte situation de l'Empire des Tsars dans les affaires persanes auraient dû calmer toutes les inquiétudes slaves. Berlin, du reste, ne tenait aucunement à rompre avec Pétersbourg et, en cette occasion, il semble bien que la Russie ait manqué quelque peu de sang-froid, qu'elle ait perdu quelque peu le sentiment de sa puissance et qu'elle se soit laissé effrayer par les manœuvres de la Deutsche Bank, pressée de traiter avec elle et de la voir ne plus s'opposer à la construction du Bagdad.

La convention de Postdam. — Le 4 novembre 1910, le tsar et l'empereur allemand, M. Bethmann-Hollweg et M. Sasonof, se rencontraient à Postdam Dès le lendemain, on annonçait qu'un accord entre la Russie et l'Allemagne était intervenu. Un mois plus tard, dans un discours au Reichstag, M. Bethmann-Hollweg, chancelier de l'Empire disait :

« L'entrevue de Postdam, comme vous le savez déjà par les journaux, a eu un caractère harmonieux... « Nous avons amicalement parlé de nos interêts réciproques en Perse ; nous nous sommes rencontrés « dans cette opinion que notre intérêt commun demande le maintien ou le rétablissement de l'ordre et du « calme dans le pays. Nous devons désirer que notre « commerce avec la Perse ne soit pas troublé et se développe dans l'avenir. La Russie a le même désir « pour son commerce ; mais, à côté de cela, comme « puissance frontière de la Perse, elle a encore un intérêt particulier légitime à la sécurité de la situation « dans la partie de la Perse, contigüe à sa frontière. « Nous avons volontiers reconnu que la Russie a, dans « ce but, besoin d'une influence particulière dans la « Perse septentrionale et nous avons, par suite, volontiers souscrit à sa demande concernant toutes les concessions de chemins de fer, routes et télégraphes « dans cette région. »

« La Russie, de son côté, non seulement ne mettra « aucun obstacle à notre commerce, mais même facili-

« tera l'établissement d'une communication pour son « importation en Perse par la voie de Bagdad » (1).

De son côté, M. Sasonof faisait au Novoye Vremia des déclarations analogues et présentait la convention de Postdam, comme devant désormais éliminer des relations turco-allemandes, la Turquie en tant qu'occasion de conflit.

Cependant, les mois passaient et le traité russo-allemand, paraphé à Postdam, n'était toujours pas signé et, dans la presse anglaise, dans la presse française, on sentait, sinon de la défiance, du moins un certain malaise. Les journaux allemands ne manquaient pas de dire que la Triple-Entente était atteinte et laissaient à penser que les négociations en cours ne touchaient pas seulement à l'Orient.

Enfin, le 19 août 1911, la convention fut signée à St-Pétersbourg (2). Elle ne contenait aucune allusion aux

(1) Les discours du chancelier. Hamburger Nachrichten, du 10 décembre 1910. N° 578.

(2) Voici le texte de cette convention, telle qu'il a été publié par l'officieuse « Gazette de l'Allemagne du Nord » et reproduit dans « l'Asie Française » du mois d'août 1911.

Les gouvernements allemand et russe, partant du principe de l'égalité de traitement pour le commerce de toutes les nations en Perse, considérant d'une part que la Russie possède dans ce pays des intérêts spéciaux et que, d'autre part, l'Allemagne n'y poursuit que des buts commerciaux, se sont mis d'accord sur les points suivants :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement impérial d'Allemagne déclare qu'il n'a pas l'intention de rechercher pour lui-même ou d'appuyer en faveur de ressortissants allemands ou de sujets

relations générales des deux puissances et était limitée à leurs intérêts en Orient. A lire les diverses clauses de cette convention il ne semble pas que la Russie ait atteint le but qu'elle poursuivait. D'après leurs termes mêmes, la Russie reconnaissait bien le droit exclusif de l'Allemagne sur le Bagdad et gardait bien, par contre, le monopole de toutes constructions de lignes dans le

étrangers — au nord d'une ligne partant de Kasri-Chirin, passant par Ispahan, Jezd et Khakk, et aboutissant à la frontière afghane, à la latitude de Ghasik — de concessions de chemins de fer, de routes, de navigation, et de télégraphes.

Art. 2. — De son côté, le gouvernement russe, ayant en vue d'obtenir du gouvernement persan une concession pour la création d'un réseau de voies ferrées dans le Nord de la Perse, s'engage à demander, entre autres, une concession pour la construction d'une voie qui doit partir de Téheran et aboutir à Khanékine, pour raccorder sur la frontière turco-persane ledit réseau à la ligne Sadidjé-Khanékine, dès que cet embranchement du chemin de fer Konia-Bagdad aura été achevé. Une fois cette concession obtenue, les travaux de construction de ladite ligne devront être commencés dans deux ans au plus tard après l'achèvement de l'embranchement Sadidjé-Khanékine et terminés dans le courant de quatre années. Le gouvernement russe se réserve de fixer en son temps le tracé définitif de la ligne en question, tout en tenant compte des désiderata du gouvernement allemand à ce sujet. Les deux gouvernements faciliteront le trafic international sur la ligne Khanékine-Téhéran, ainsi que sur celle de Khanékine à Bagdad en évitant toutes mesures qui pourraient l'entraver, telles que l'établissement de droits de transit ou l'application d'un traitement différentiel. Si, au bout de deux années, à partir du moment où l'embranchement Sadidjé-Khanékine du chemin de fer Koniah-Bagdad aura été achevé, il n'est pas procédé à la construction de la ligne Khanékine-Téhéran, le gouvernement russe avisera le gouvernement allemand qu'il renonce à la concession se rapportant à cette dernière ligne. Le

nord de la Perse. Mais, tandis qu'elle prenait l'engagement de ne pas intervenir dans l'entreprise allemande, elle reconnaissait à l'Allemagne un certain droit de se mêler de ses propres travaux en Perse. C'est ce qui résulte de l'article 2 de l'accord. Aux termes de ce texte, le gouvernement russe s'engage à demander la concession d'un chemin de fer de Téhéran à Khanikine, sur la frontière turque, à commencer la construction de cette ligne deux ans au plus tard après l'achèvement de l'embranchement, que de son côté la Compagnie du Bagdad doit établir de Sadidgé à Khanikine et à l'ache-

gouvernement allemand sera libre dans ce cas de rechercher de son côté cette concession.

ART. 3. — Reconnaissant l'importance générale qu'aurait pour le commerce international la réalisation du chemin de fer de Bagdad, le gouvernement russe s'engage à ne pas prendre de mesures visant à entraver la construction ou à empêcher la participation de capitaux étrangers à cette entreprise, à condition, bien entendu, que cela n'entraîne pour la Russie aucun sacrifice de nature pécuniaire ou économique.

ART. 4. — Le gouvernement russe se réserve le droit de confier l'exécution du projet de la ligne de chemin de fer reliant son réseau en Perse à la ligne Sadidjé-Khanékine à un groupe financier étranger à son choix, au lieu de la faire construire lui-même.

ART. 5. — Indépendamment de la manière dont la construction de la ligne en question sera effectuée, le gouvernement russe se réserve le droit à toute participation aux travaux qu'il pourrait désirer, ainsi que celui d'entrer en possession dudit chemin de fer au prix des frais réels encourus par le constructeur. Les hautes parties contractantes s'engagent en outre à se faire participer mutuellement à tous les privilèges de tarif ou d'autre nature que l'une d'elles pourrait obtenir à l'égard de cette ligne.

Dans tous les cas, les autres stipulations du présent arrangement resteront en vigueur.

ver dans un délai de quatre années. Si ce n'est chose faite dans les délais voulus, « le gouvernement russe « informera le gouvernement allemand qu'il renonce « à la concession. Le gouvernement allemand aura, « dans ce cas, la faculté de solliciter de son côté la con« cession de cette ligne. » Ce n'est pas tout : Le même article paraît accorder à l'Allemagne le droit de discuter le tracé que la Russie adoptera entre Téhéran et Khanékine. La partie terminale du texte dit, en effet : « Le « gouvernement russe se réserve de fixer en son temps « le tracé définitif de la ligne en question, tout en tenant « compte des désiderata du gouvernement allemand à « ce sujet. »

De telles dispositions n'affermissaient guère la situation slave en Perse. La presse russe, elle-même, le reconnaissait et s'en plaignait au lendemain de l'accord. La Russie s'était peut-être un peu pressée de partir à Postdam. Avant d'y aller, peut-être aurait-elle pu se dire, que le meilleur moyen de parer au danger qui la menaçait, était de montrer une volonté ferme et de ne pas agir séparément dans une affaire, où elle avait partie liée avec l'Angleterre et la France. La Russie ne devait rien gagner à traiter isolément. Ce faisant, elle avait surtout servi l'Allemagne, qui pouvait désormais négocier successivement avec chacun de ses adversaires et ne risquait plus de les trouver en face d'elle tous les trois réunis. Ce faisant, il semble qu'elle fût parvenue surtout à mécontenter son alliée la France, à irriter son amie anglaise et même à jeter un peu de trouble dans sa propre maison.

La tactique anglaise. — De beaucoup plus habile fut la conduite de l'Angleterre. Hostile à tout ce qui pouvait ressembler à une prise de possession par une puissance étrangère d'un point, quel qu'il fût, dans les régions voisines du Golfe persique, elle ne pouvait voir sans inquiétude le rail allemand arriver à Bagdad. Elle savait quel dommage en résulterait pour son influence politique. Elle savait aussi comme ses marchandises, sur tous les marchés de Mésopotamie, seraient concurrencées par les marchandises allemandes, transportées directement de Hambourg par voie de terre. L'Angleterre ne perdit pas de temps Elle se hâta d'affirmer son prestige et de s'assurer dans toute la région du Delta et la vallée des fleuves, des avantages supérieurs à tous ceux qui pourraient résulter du seul établissement d'une voie ferrée.

Depuis 1860, les frères Lynch avaient le droit de naviguer sur le Tigre et sur l'Euphrate ; mais, à côté de la compagnie anglaise, existaient deux autres compagnies ottomanes, dont les affaires n'allaient pas très bien, il est vrai. En 1909, la concession des frères Lynch expirait. Les Anglais intervinrent alors pour en obtenir le renouvellement et réussirent, moyennant une redevance de 6.250.000 francs, à se faire concéder le monopole exclusif de la navigation sur les fleuves mésopotamiens pour une durée de 75 ans.

D'autre part, on se rappelle les plans d'irrigation que sir William Willcooks avait dressés sur la demande du gouvernement turc. Leur réalisation d'ensemble comportait des dépenses, auxquelles l'Etat n'était pas

en mesure de faire face. Les divers travaux projetés étaient loin, du reste, de présenter dans leur ensemble, un égal intérêt. D'habiles insinuations amenèrent le gouvernement à envisager la réalisation des travaux, qui, d'après Willcooks, se présentaient avec le plus grand degré d'urgence. Des adjudications furent d'abord ouvertes au profit des entrepreneurs de nationalité turque seulement. Elles ne donnèrent aucun résultat. Le gouvernement s'en remit alors à la maison anglaise Jack Johnson du soin d'exécuter les travaux du barrage de Hindieh et du réservoir de Habbanieh (1).

La Turquie se montrait d'autant plus conciliante, qu'elle était obligée de recourir à la bonne volonté des puissances pour obtenir d'elles un certain nombre de concessions absolument nécessaires à l'équilibre des budgets ottomans. Elle se préoccupait déjà, dès 1909, de faire maintenir la surtaxe douanière, autorisée par les gouvernements étrangers en 1907 et qui devait expirer en 1914. Elle voulait aussi davantage : elle voulait qu'on y ajoutât une autre surtaxe de 4 %, ce qui devait porter les droits de douane de 11 à 15 %.

Priée de donner son consentement à la réforme, l'Angleterre ne s'y montrait pas opposée, elle y mettait, tou-

(1) Le 8 février 1913, l'Agence Havas publiait le communiqué « suivant : « Le barrage de Hindieh se trouve achevé. L'ou« vrage a pour objet de forcer l'Euphrate à garder son lit et à « permettre l'irrigation d'une vaste région de l'ancienne Baby« lonie. Les travaux du réservoir de Habbanieh se poursuivent « activement. Ce réservoir est destiné à recevoir les eaux de « crue de l'Euphrate et à mettre un terme aux inondations « périodiques qui dévastent ces régions. »

tefois, cette double condition, que d'une part, le gouvernement ottoman reconnaîtrait ses droits sur le Golfe persique, et, d'autre part, n'emploierait pas le produit de la majoration nouvelle à l'achèvement du Bagdad.

Or, d'après la convention de 1903, l'Allemagne avait la faculté de pousser son rail jusqu'au Golfe persique et les conventions de 1908 affectaient aux emprunts du Bagdad toute la part du gouvernement turc dans les excédents de revenus concédés à la dette publique ottomane. Avant de traiter avec Londres, il était donc indispensable de s'entendre avec Berlin.

A plusieurs reprises, dans le courant de 1910, le gouvernement ottoman fit pressentir qu'un accord avec la Compagnie du Bagdad serait possible. Il affirmait que l'Allemagne délaisserait, sans grande difficulté, la dernière section de sa ligne à établir, sur près de 300 kilomètres, dans des terrains mouvants et tout à fait déserts. Il faisait aussi remarquer, que les excédents actuels de la Dette publique suffiraient à mener le rail jusqu'à 200 kilomètres au-delà d'El-Hélif. De ce point à Bagdad, l'affectation annuelle nécessaire exigerait en plus 250.000 livres turques. L'achèvement de la ligne, demandant un minimum de cinq ans, les excédents de la Dette publique accuseraient sûrement d'ici là une très forte plus-value et la Compagnie du Bagdad pouvait renoncer à ses droits sur les ressources attendues de la mesure préconisée, sans crainte qu'il en résultât pour elle un préjudice sérieux.

L'accord turco-allemand de 1911. — Après plusieurs mois de pourparlers, c'est en effet sur ces bases que

l'accord intervint le 19 mars 1911 (1). Il comportait trois conventions, accompagnées de déclarations de M. Huguenin, directeur du chemin de fer d'Anatolie, concernant la section Bagdad-Golfe persique.

Aux termes de la première de ces conventions, la Société du Bagdad était autorisée à construire la section Hélif-Bagdad, soit 600 nouveaux kilomètres D'autre part, elle déclarait renoncer au bénéfice de l'augmentation projetée de 4 °/o des droits de douane, en ce sens que les revenus en provenant n'entreraient pas en compte dans les excédents des revenus de la Dette publique affectés au paiement de la garantie kilométrique du chemin de fer. La garantie d'intérêt de la section nouvelle, (annuité kilométrique 11.000 francs et frais d'exploitation 4.500 francs), comme du reste celle de la ligne entière, se trouvait assurée par : 1° les excédents des dîmes affectées comme garantie à l'emprunt du Bagdad, première série ; 2° la part du gouvernement dans les excédents des revenus actuels de la Dette publique ; 3° la part du gouvernement dans les recettes brutes moyennes (application de l'article 35 de la convention du du 15 mars 1903) ; 4° les excédents des garanties actuellement affectées aux lignes de la Société du chemin de fer d'Anatolie ; 5° et le produit de l'Aghnam des vilayets traversés — Les plans rela-

(1) Il ne nous a pas été possible de nous procurer le texte officiel de l'accord turco-allemand du 19 mars 1911. Les précisions ci-dessus sont empruntées au « Times » du 21 mars 1911, aux « Débats » du même jour et à la « Vie Financière » du 27 mars 1911.

tifs à la section Hélif-Bagdad devaient être remis au ministère des travaux publics dans un délai d'un an, à partir de la signature de la convention, et la Porte avait deux mois pour les examiner. Les travaux devaient être achevés dans les cinq années suivantes. La convention ne disait pas si, les plans présentés n'étant pas approuvés, le délai de construction serait suspendu pendant une nouvelle année, de manière à ne courir effectivement que de l'approbation définitive. Cette éventualité offrait un intérêt spécial, car, il suffisait que des modifications dans les plans proposés fussent jugées nécessaires par la Porte, pour que le délai de construction fut allongé à plusieurs reprises. C'était tout à l'avantage de la Société dans le cas où le capital de construction lui ferait défaut. Les séries de l'emprunt à émettre pour la construction de la section El-Hélif-Bagdad, soit séries IV, V et VI, étaient chacune de 54 millions de francs. La Compagnie avait le droit d'en demander l'émission au fur et à mesure de ses besoins.

D'après la seconde et la troisième conventions, la société du Bagdad obtenait la concession d'un embranchement d'Osmanié, point situé entre Adana et Alep, à Alexandrette (70 kilomètres), ainsi que celle du port d'Alexandrette. Cet embranchement était d'un intérêt capital pour le chemin de fer de Bagdad. Alexandrette, par elle-même, n'avait pas une grande importance ; sa population atteignait à peine 16.000 habitants, mais son port bien abrité semblait destiné à un grand avenir (1).

(1) « L'intention des Allemands est bien, d'ailleurs, d'en faire « le débouché principal de leur ligne sur la Méditerranée. L'é-

Aussi, la société ne stipulait-elle aucune garantie d'intérêt, tout en accordant à la Turquie une part éventuelle dans les bénéfices. Elle avait neuf mois pour établir les plans et deux ans pour terminer les travaux, à dater de l'approbation des plans. Il était stipulé que laTurquie ne pourrait racheter la section Osmanié-Alexandrette, sans racheter aussi la section Boulgourlou-El-Hélif. La concession de la construction du port d'Alexandrette se trouvait liée à la concession de l'embranchement. Calquée sur celle du port d'Haïdar-Pacha, elle était faite sans garantie, avec participation de l'Etat aux bénéfices ; elle fixait à 5 mois le délai d'établissement des plans, à 4 ans celui de l'achèvement du port.

En retour de ces avantages considérables, M. Huguenin, agissant en qualité de Directeur de la Société, déclarait renoncer aux droits de celle-ci sur la section Bagdad-Golfe persique Mais, il subordonnait cette renonciation à la condition que la Turquie construisît elle-même la section abandonnée ou que, si elle en concédait la construction à une compagnie nouvelle, il fût réservé à l'Allemagne une part égale à celle de la puissance la plus favorisée, la Turquie elle-même exceptée.

Les accords anglo-turcs et anglo-allemands, de 1914. — Cependant, que la Turquie traitait avec l'Allema-

« tude du port est aujourd'hui terminée et les travaux, pour « l'aménagement des gares, sont activement poussés. » Cf. Rapport de M. Robyns de Schneidauer, consul général de Belgique. Recueil consulaire belge. Année 1913. Tome 165, Bruxelles chez Vromant et Cie.

gne, elle poursuivait ses négociations avec l'Angleterre, sans toutefois avancer beaucoup. La Porte ne voulait à aucun prix céder sur la question du Golfe et la Grande-Bretagne, sur ce point, se montrait intransigeante. D'autre part, on était loin de s'entendre sur la constitution même de la Société, qui construisait la ligne du Bagdad au Golfe. L'Angleterre tenait essentiellement à avoir par elle-même ou par ses amis la haute main sur cette dernière section et son but était de former une Compagnie, dans laquelle les puissances de la Triple-Entente aurait chacune 20 o/o du capital, l'Allemagne 20 o/o et la Turquie 20 o/o . Tout autre était le programme de la Turquie. Poussée par la diplomatie allemande, elle demandait 20 o o pour la France, l'Angleterre et l'Allemagne et 40 o/o pour elle-même, de manière à réserver en fait 60 o/o à l'influence financière et politique de l'Allemagne.

Les pourparlers traînaient en longueur. L'Angleterre modifia ses propositions : elle se désintéressa de la construction de la ligne Bagdad-Golfe persique ; elle cessa de demander une part importante dans l'établissement de la voie, qui ne lui assurait nullement une part d'influence correspondante dans la direction et l'exploitation de l'entreprise ; et elle s'efforça d'arrêter le rail allemand à Bassorah, de faire reconnaître par la Porte ses droits sur la région du Golfe et d'obtenir l'engagement qu'il ne serait établi sur le chemin de fer de Bagdad de droits différentiels d'aucune sorte. Devant ces prétentions nouvelles, la Turquie opposa bien encore quelque résistance. Il était visible toutefois qu'elle céderait bien-

tôt. Le relèvement des droits de douane de 11 à 15 °/₀ semblait indispensable à l'équilibre de ses budgets avant la guerre des Balkans. Après celle-ci, il devenait d'une nécessité criante. Les conditions de l'Angleterre s'imposaient.

Le 17 mai 1913. le « Times » annonçait que les négociations anglo-turques étaient sur le point d'aboutir et, dans un long communiqué, il indiquait les bases probables de l'accord. Quelques jours plus tard, le 29 mai, au cours de la discussion du budget des affaires étrangères, sir Edward Grey faisait les déclarations suivantes :

« Le point central de l'accord avec la Turquie relati-
« vement au chemin de fer de Bagdad est que *la ligne*
« *ne dépassera pas Bassorah* sans le consentement du
« gouvernement britannique.

« Si l'Angleterre ne fait pas d'arrangements pour
« qu'elle aille plus loin, Bassorah sera le point terminus.

« L'Angleterre ne soulèvera pas la question de la
« participation à la construction de la ligne de Bagdad
« à Bassorah, mais *elle aura deux représentants dans*
« *le Conseil d'administration du chemin de fer*. Cette
« exigence se rattache à la question des tarifs différen-
« tiels de transport L'Angleterre exige qu'il n'y ait pas
« de privilège accordé en matière de tarifs de transport
« et elle veut être certaine que ce principe sera mis en
« pratique.

« Le seul moyen efficace de voir qu'il n'est pas fait
« usage de tarifs différentiels, c'est pour elle de faire par-
« tie de l'administration.

« L'Angleterre ne peut pas, en effet, avoir la haute « main sur le chemin de fer, dont la concession a été « faite depuis longtemps à l'Allemagne. Deux adminis- « trateurs, c'est trop peu pour diriger l'exploitation ou « l'entraver, mais cela suffit pour nous tenir au cou- « rant des tarifs et des autres questions, au sujet des- « quelles, le cas échéant, nous pourrions soulever des « questions diplomatiques.

« L'arrangement, que nous faisons relativement au « chemin de fer de Bagdad, met un terme aux appréhen- « sions que nous avons eues au sujet du Golfe persique. « Cet arrangement protège nos intérêts et l'Allemagne « sait qu'il ne lèse pas les siens. *La Turquie s'engage « à accepter le maintien du* statu quo *à Koweit ;* en « d'autres termes, les accords conclus par les cheiks de « Koweit avec la Grande-Bretagne, subsistent sans mo- « dification.

« La navigation jusqu'à Bagdad intéresse la Grande- « Bretagne. L'arrangement stipule qu'il n'y sera pas ap- « porté d'entraves.

« Si la Turquie signe avec nous ces accords, nous « donnerons notre consentement à l'accroissement du « tarif des douanes turques, lorsque les autres nations « y consentiront elles-mêmes (1) ».

C'est sur ces bases qu'au début de Juin 1913. l'accord entre la Turquie et l'Angleterre fut paraphé à Londres par Sir Ed. Grey et Hakki-Pacha. Il devait avoir pour corollaire un accord anglo-allemand : Les dispositions stipu-

(1) Cf. Le « Times » du 30 mai 1913 ; les « Débats » du 31 Mai 1913 ; le « Temps » du 31 Mai.

lées intéressaient, en effet, directement la Compagnie du chemin de fer de Bagdad et ne pouvaient devenir définitives avant d'avoir reçu son assentiment. De nouveaux pourparlers s'engagèrent donc entre les Cabinets de Londres et de Berlin. A l'heure où nous écrivons ces lignes, ils ne sont pas encore terminés, mais le point où l'on est arrivé donne la certitude, qu'ils aboutiront à la ratification pure et simple des conventions anglo-turques.

L'attitude de la France. — De son côté, la France allait profiter des besoins d'argent de la Turquie pour obtenir des avantages dans l'Asie occidentale et essayer de rétablir sa situation dans ce pays. L'heure semblait favorable pour demander à la Turquie des concessions de chemins de fer nouvelles et réparer ainsi dans une certaine mesure, les amputations, que nos lignes avaient subies.

C'est ainsi qu'en novembre 1909, notre compagnie du Beyrouth-Damas fut autorisée à construire un embranchement de Homs à Tripoli (102 kilomètres). Destinée à conduire vers la mer les produits de la région d'Alep et de Rayak, la voie projetée était appelée à réaliser de sérieux bénéfices. — Une année plus tard, à la fin de 1910, la société de Smyrne-Cassaba obtenait la concession de la ligne de Soma à Panderma. D'une longueur de 190 kilomètres, elle devait constituer le chemin le plus court de Smyrne à Constantinople et était appelée de ce fait à concurrencer le Bagdad.

L'accord franco-turc de 1903. — La Porte, croyant ainsi s'être assurée la sympathie du gouvernement fran-

çais, le pria dès les premiers jours de 1911 de consentir au maintien du relèvement de ses droits de douane et aussi, comme nous l'avons dit, à l'établissement de la surtaxe de 4 o/o sur ceux-ci. Notre gouvernement promit, mais, en échange de son consentement, réclama des avantages qu'on ne crut pas d'abord devoir lui accorder.

La guerre des Balkans vint rendre la Turquie conciliante. Pour combler les déficits énormes de ses budgets, pour liquider le lourd passif de la défaite, il lui était indispensable de créer des ressources nouvelles.

En février 1913, les négociations reprirent entre M. Pichon et Djavid bey d'une part, M. Bompard et le gouvernement turc de l'autre. Elles aboutirent à un accord, qui fut paraphé le 27 octobre suivant.

Aux termes de cet accord, il nous était accordé une série de concessions. Les unes portaient sur le statut des établissements scolaires et hospitaliers français de l'empire ottoman, sur le statut des Tunisiens et des Marocains en Turquie et sur la procédure applicable aux Français, Les autres concernaient les travaux publics.

En ce qui concernait nos établissements scolaires et hospitaliers, leurs privilèges étaient définis et confirmés d'une manière plus nette que par le passé. Les Marocains et les Tunisiens étaient désormais considérés comme protégés français de l'Empire ottoman. Enfin, aucun sujet français ne pouvait être détenu ailleurs que dans les consulats après avoir été arrêté par la police turque.

Pour ce qui était des voies ferrées et des ports, la

Porte nous concédait ou s'engageait à nous concéder un ensemble de voies ferrées, qui approchaient de 2 400 kilomètres. La majeure partie de ces voies était à construire dans le Nord-Est de l'Asie Mineure (1) L'artère principale à établir était celle de Sansoun à Sivas, avec embranchement éventuel sur Kharpout et Argana-Maden, où elle se souderait au Bagdad. Plus tard, elle s'étendrait à l'Est, sur les plateaux de de l'Arménie, jusqu'à Bitlis et Van. On la relierait aussi à Trébizonde par une voie ferrée passant à Erzindjian. Un autre embranchement serait détaché de la ligne maîtresse dans la direction de Castamouni et relié au chemin de fer allemand d'Anatolie, soit à Bolou, soit à Héraclée.

D'autre part, nous obtenions pour notre réseau de Syrie, les compléments nécessaires, au moins au centre et au Sud. Une ligne devait être construite de Rayak, sur le chemin de fer de Beyrouth à Damas, à Ramleh sur celui de Jaffa à Jérusalem. Des arrangements de trafic étaient également prévus, de manière à ce que la voie de Déraa à Khaïfa, débouché maritime du chemin de fer de Damas aux lieux saints de l'Islam ne fasse pas une concurrence désastreuse au Damas-Beyrouth.

Enfin, la construction et l'exploitation des ports d'Héraclée et d'Inéboli sur la Mer Noire et de Jaffa, Khaïfa et Tripoli sur la côte méditerranéenne étaient concédés à la maison Schneider, qui représentait d'autres sociétés françaises associées. Nous obtenions aussi

(1) Se reporter à la carte annexée en appendice.

des droits de préférence sur les ports de Sansoun et de Trébizonde, au cas où leurs concessionnaires actuels renonceraient à les construire.

En retour de ces avantages, la France donnait son assentiment aux réformes douanières, que réclamait la Turquie (1).

L'accord franco-allemand de 1914. — De même que l'accord anglo-turc, l'accord franco-turc ne pouvait devenir définitif sans l'assentiment de l'Allemagne. Celle-ci avait obtenu, aux termes de la convention de 1893, la concession de la ligne Angora-Césarée ainsi que le prolongement de cette ligne sur Sivas, Diarbékir et Bagdad. Et il convenait de remarquer qu'en 1903, lors de l'adoption définitive du tracé du Sud par Konia, les Allemands n'avaient renoncé en aucune façon à leurs droits sur les concessions antérieures, qu'ils n'avaient pas réalisées. La construction du réseau qu'on nous accordait ne pouvait donc se faire, qu'après entente préalable avec l'Allemagne,

Le moment était venu, d'ailleurs, de liquider avec cette puissance la question du Bagdad. La convention de 1903 lui reconnaissait une foule de droits de préférence, notamment sur toutes les lignes devant relier le chemin de fer de Bagdad à la mer, entre Tripoli de Syrie et Mersina Il importait que cette disposition fût modifiée : Elle enlevait à nos voies ferrées du nord de

(1) La Russie est disposée à consentir au relèvement des droits de douane turque, à la condition d'obtenir une place dans le Conseil de Dette où elle n'est pas représentée. L'Italie et l'Autriche ont déjà donné leur assentiment à la réforme. Il est à penser que la Turquie aura satisfaction incessamment.

la Syrie la faculté de gagner la mer et étranglait ainsi notre réseau.

Ce n'était pas tout. La Banque ottomane désirait céder sa participation financière dans l'entreprise. Elle avait souscrit 30 % des 54 millions du Bagdad, série première et 30 % des 108 millions du Bagdad, série deuxième ; elle prévoyait l'émission des 119 millions du Bagdad, série troisième et, après le refus du gouvernement français d'admettre à la côte de Paris les titres du chemin de fer allemand, elle était dans l'impossibilité de placer des obligations, qu'elle gardait en portefeuille et sur lesquelles on l'avait obligée déjà à faire de grosses avances.

Les Allemands, de leur côté, trouvaient gênante l'intervention de nos financiers dans une affaire, dont ils voulaient rester exclusivement les maîtres.

Ainsi, le terrain d'entente ne paraissait pas difficile à trouver. Les négociations furent pourtant longues et pénibles. Elles prirent fin à Berlin le 15 février 1914 (1) par un accord établi sur les bases suivantes :

(1) L'accord franco-allemand, (de même que l'accord franco-turc) n'est encore que paraphé. Mais, d'après ce que nous croyons savoir, on peut le considérer comme définitivement acquis, sauf certains détails insignifiants

Les négociateurs français étaient MM. Sergent, Ponsot et de Klapka, représentant respectivement la Banque de France, le Ministère des Affaires étrangères et la Banque ottomane — cette dernière chargée des intérêts de la Société du Damas-Hamatt et de la Société en formation des chemins de fer de la Mer Noire.

Les négociateurs allemands étaient MM. de Rosemberg, conseiller au Ministère des Affaires étrangères, et Hilferich, directeur de la Deutsche Bank, ce dernier agissant pour la Société des chemins de fer d'Anatolie et la Compagnie du Bagdad.

La France se désintéresse de l'entreprise du Bagdad; la participation de la Banque ottomane est cédée à la Deutsche Bank.

L'Allemagne renonce à notre profit aux concessions de chemins de fer ottomans, que lui accordait en Anatolie la convention de 1893; elle nous laisse libres de construire les réseaux de la Mer Noire.

Elle reconnaît notre prépondance morale en Syrie (1).

Ces dispositions semblent à première vue nous donner pleine satisfaction. Tel qu'il se présente, le futur réseau français au nord de l'Asie Mineure doit avoir un beau développement. Sa longueur sera presque celle du chemin de fer de Bagdad et il est permis de penser que, de son établissement, les Français retireront de jolis bénéfices. On ne doit pas, toutefois, se faire illusion. L'importance de ce réseau ne saurait être comparée à celle de la grande ligne allemande. La zône, qu'il réserve à notre influence, est modeste, à côté de celle qu'ouvre à l'Allemagne le chemin de fer de Bagdad. Il suffit de jeter les yeux sur une carte pour s'en rendre compte. — D'autre part, on ne sait encore dans quelle mesure l'accord franco-allemand sauvegarde nos intérêts dans la Syrie du Nord. Sur ce point, il est bien à craindre que l'Allemagne ait refusé de nous donner raison et n'ait pas voulu revenir sur les abandons consentis. Désormais, nos lignes de Syrie, n'auront jamais, même de loin, les beaux développements que leur permettaient les concessions primitives.

(1) Cf. « Le Temps » du 16 avril 1914, « Les Débats » et « Le Matin » du même jour.

L'état présent des travaux du chemin de fer de Bagdad. — Cependant, que de tous côtés, les Allemands négociaient, ils poursuivaient leur œuvre.

Le 4 juillet 1911, les journaux annonçaient la mise en service, à la date de la veille, des 40 kilomètres qui relient Boulgourlou à Oulou-Kichla (1) le point culminant du Taurus. Peu après, s'effectuait le raccordement de la ligne Mersina-Adana. à Yenidé avec le chemin de fer de Bagdad.

Le 7 octobre 1912 entraient en exploitation, les tronçons d'Alep à Biredjick, sur l'Euphrate, de Radja à Alep et de Oula à Bolenidick (2). Ainsi, même la guerre ne parvenait pas à arrêter la construction du chemin de fer. La Deutsche Bank écrivait, à ce sujet, dans son rapport de fin d'année : « Malgré deux guerres successives, « la construction de la ligne de Bagdad a fait de grands « progrès. Bien que les travaux se soient ralentis pendant « la deuxième partie de l'année, 370 kilomètres ont pour- « tant été livrés à l'exploitation. Le rail, à l'Est, a atteint « l'Euphrate (3) ».

En juin 1913, le tronçon se dirigeant au sud du Taurus, de Dorak à Mamouret était inauguré, tandis que, de l'autre côté de la chaîne, on s'efforçait d'atteindre Karabounar. Enfin, le 1er novembre suivant, l'embranchement, qui se détache du tronçon Dorak-Mamouret. à Kalé, sur Alexandrette était achevé (4).

(1) Cf. « Le Temps » du 4 juillet 1911.
(2) Cf. « Le Temps » du 8 décembre 1911.
(3) Extrait du rapport de la Deutsche Bank pour l'année 1912.
(4) Cf. « La Vie Financière » du 10 novembre 1913.

Au demeurant, le chemin de fer comprend aujourd'hui trois sections :

La première, de Konia à Boulgourlou, Oulon-Kichla, Karabounar ;

La seconde, de Dorak à Mamouret avec l'embranchement sur Alexandrette ;

La troisième, de Dadjoun à Alep ;

Entre lesquelles existent des solutions de continuité.

A moins de complications imprévues, on estime que dans le courant de 1917, Badgad sera relié à Constantinople. La grande œuvre allemande sera terminée.

CHAPITRE XI

Le Bilan du Bagdad

A. — Pour l'Allemagne.

a/ Ce que devient le rêve de la colonisation. — L'échec des Allemands en Syrie, en Palestine, en Anatolie. — Les raisons de leur échec probable en Mésopotamie : manque de sécurité, manque de population, manque d'eau.

b/ Ce que devient le rêve de l'affermissement de la Turquie.

c/ Les avantages certains du chemin de fer.

B. — Pour l'Angleterre.

C — Pour la Russie.

D. — Pour la France.

A. — Les conséquences du Bagdad pour l'Allemagne. — Ainsi, l'Allemagne aura, d'ici peu, réalisé sa grande entreprise et elle y sera parvenue par ses propres moyens, sans le concours de personne. Seuls concessionnaires nominaux de la ligne, en effet, les Allemands, après en avoir été les seuls constructeurs, en resteront aussi les seuls exploitants. Ce résultat exige qu'on rende hommage à leur souplesse d'esprit comme à leur tenacité. Aux prises

avec une foule de difficultés, techniques, financières, diplomatiques, ils sont venus à bout de toutes les résistances, ont écarté tous les obstacles, levé toutes les hypothèques. Ils sortent grandis d'un tel effort.

Dès maintenant, que le chemin de fer est établi ou presque, on peut envisager ses résultats et se demander si la perspective de son établissement légitimait les espoirs des uns et les craintes des autres.

a) *Ce que devient le rêve de la colonisation.* — Il semble que l'on ait exagéré les avantages coloniaux de cette voie ferrée. Nous savons les ambitions de ses promoteurs : Leur rêve était de s'implanter en Turquie d'Asie, d'en devenir pratiquement les maîtres, de peupler et d'exploiter les régions riches et encore désertes de ce pays. Au cours des chapitres précédents, nous avons rapporté l'aveu d'un grand nombre d'orientalistes allemands, qui, dans les journaux, les revues ou les livres, affirmaient leurs projets sans détour. Ces affirmations répétées avaient fini par convaincre l'opinion, que l'Allemagne au moyen de son chemin de fer, coloniserait un jour l'Asie Turque. En Angleterre, Lynch, Fraser, Bowles, Sarolea, Edmond Fitzmaurice, en France, René Henry, Victor Bérard, Pinon, Chéradame, parlaient de la « mainmise de l'Allemagne sur l'Asie Mineure ». « L'aigle germanique, écrivait René Pinon, a posé sa serre puissante « sur l'empire ottoman ; la force seule pourrait l'obli- « ger à desserrer son étreinte... Un réseau d'entrepri- « ses allemandes enveloppe la Turquie (1). — « Peu à

(1) René Pinon, l'Europe et l'Empire ottoman, op. cit.

« peu, disait de son côté M. Dubief, le réseau des ban-
« ques germaniques s'étend sur tout l'Empire ottoman,
« soutenant les industries, accaparant les moyens de
« transport, concurrençant les établissements financiers
« étrangers par leur hardiesse et leur esprit d'entreprise.
« Grâce à leurs puissants appuis politiques, ces banques
« travaillent à asseoir définitivement l'influence alleman-
« de dans tout le Levant (1) ». — M. Chéradame allait plus loin : « Le chemin de fer de Bagdad, lit-on dans « son ouvrage, sera gros de conséquences... On peut « dire que l'*établissement de ce chemin de fer par l'Al-* « *lemagne, est peut-être le fait le plus important qui* « *se soit passé dans le Vieux-Monde depuis la guerre* « *franco-allemande* ».

L'échec des Allemands en Syrie, en Palestine, en Anatolie. — Cependant, depuis le jour où l'Allemagne a pénétré en Asie Turque et conçu le rêve d'étendre son influence du Bosphore au golfe persique, en colonisant ces diverses régions, elle a dû restreindre singulièrement ses prétentions. Du côté de la Syrie, de la Palestine et de l'Anatolie, toutes ses tentatives échouèrent et bientôt, elle se rendit compte qu'elle devait concentrer ses efforts exclusivement sur la Mésopotamie.

En Syrie comme en Palestine, les chemins de fer, les Etablissements de crédit, les maisons de commerce, toutes les affaires en un mot, se trouvaient entièrement aux mains des Anglais et des Français. Pour s'établir à

(1) F. Dubief, Le Chemin de fer de Bagdad, dans la Revue économique internationale d'avril 1912.

côté d'eux, les Allemands se firent concéder, comme on sait, la ligne de Khaifa-Deraa ; mais, si la direction des travaux et, plus tard, l'exploitation de ce chemin de fer fut confiée à des ingénieurs allemands, l'industrie et le capital allemand n'y prirent pourtant aucune part et l'œuvre, en fait, demeura surtout anglo-française. De même, la Palestina-Bank, que les Allemands fondèrent à Jérusalem au capital de 800.000 de marks et dont des succursales s'ouvrirent à Jaffa et à Khaifa, ne fut jamais à même de lutter avec la Banque ottomane. qui, depuis près d'un siècle, réglait le mouvement financier du pays. L'Allemagne comprit vite l'inutilité de son effort et renonça à pénétrer une région, qu'elle sentait inaccessible à son influence.

Les essais de colonisation germanique rencontrèrent en Anatolie des difficultés plus grandes encore. L'Anatolie était le berceau de la race turque. On ne pouvait songer dans ce pays à lutter contre la toute-puissance de l'Islam et, d'autre part, la fertilité très relative du plateau d'Asie-Mineure attirait peu les paysans allemands. Là, comme en Palestine, les espoirs de l'Allemagne ne tardèrent pas à être déçus : M. Hermann, inspecteur de l'agriculture en Anatolie, osa parler « de la chimère de la colonisation (1) ». On dût reconnaître, en effet, que l'Anatolie n'était pas, pour la colonisation allemande, le champ que l'on avait rêvé, que « dans « cette contrée, le Michel allemand rencontrait d'insur-

(1) Rich. Hermann. Anatolische Landwirtschaft. Leipzig chez W. Grunow.

...ntables obstacles. qu'il fallait se borner à l'achat, ... transport, à l'exportation des produits agricoles ou « miniers, bref aux affaires (1) ».

Les raisons de leur échec probable en Mésopotamie. — C'est alors que l'Allemagne tourna les yeux vers la Babylonie et la Chaldée et y mit tout son espoir. On ne pouvait exagérer la signification économique de ces régions, ni les chances de réussite qu'elles offraient : Là, l'Allemagne referait à son profit le paradis de la Bible; là, était l'avenir de l'exportation allemande, de l'émigration allemande ; et d'innombrables publicistes vantèrent aussitôt les richesses de la Mésopotamie. — Cette terre, jadis si fertile, comblera-t-elle un jour le rêve germain ? Il est permis d'en douter.

De nombreux obstacles, en effet, paraissent s'opposer à l'exploitation du pays des Khalifes. Sans doute, la renaissance d'une contrée, qui n'est plus aujourd'hui glorieuse que par les souvenirs du passé, n'est pas chose impossible. Quelle que soit sa décadence actuelle, les conditions naturelles subsistent. On ne peut oublier qu'il y avait là jadis une grande prospérité. Elle pourrait refleurir ; elle refleurira un jour peut-être. Toutefois, il est permis de douter que ce jour soit proche et que, si jamais il arrive, ce soit pour la seule gloire et le seul profit de l'empire allemand. Nous avons dit quelles difficultés semblent s'opposer à une restauration immédiate du pays. Les trois principales sont le manque de sécurité, le manque de population et surtout le manque d'eau.

(1) VICTOR BÉRARD. Revue de Paris, 15 décembre 1906.

Manque de sécurité. — Le défaut de sécurité n'est pas moins sensible pour les propriétés que pour les personnes. M. Duckerts, consul général de Belgique, indique dans un de ses rapports, combien est encore précaire le régime de la propriété en Turquie d'Asie. « L'autorité « du Sultan, dit-il, est le plus souvent nominale. Elle y « est, en fait, remplacée par celle de quelque chef de « bande moitié fonctionnaire, — chargé de la percep- « tion à forfait des impôts, — moitié brigand et qui, « en cette double qualité, répand la terreur dans les « populations..... L'étranger, d'ailleurs, ajoute M. Duc- « kerts, ne peut s'établir dans les campagnes turques « sans une autorisation spéciale et le gouvernement « interdit l'émigration en masse des agriculteurs aussi « bien que des ouvriers pour les mines et les indus- « tries ... Tant que le régime actuel n'aura pas changé, « il ne sera pas possible d'engager l'étranger à immobi- « liser ses capitaux en Turquie d'Asie pour des entre- « prises agricoles. Si bien que l'on prenne ses précau- « tions, on peut être inquiété dans ses droits de pro- « priétaire ..» (1) Un pareil régime n'encourage guère la colonisation.

M. Hermann, auquel seize ans de missions en Turquie d'Asie pour le compte du ministère de l'agriculture, des forêts et des mines, ont donné une connaissance approfondie du pays et des habitants, ajoute : « Le gouvernement turc ne favoriserait jamais une émi- « gration allemande. Il multiplierait les conflits admi-

(1) Rapports consulaires belge, année 1905. Rapport de M. J. Duckerts sur la Turquie d'Asie.

« nistratifs, les ferait traîner en longueur et pendant ce « temps, les colons épuiseraient leurs ressources (1) ». Si l'on veut, pourtant, faire renaître la prospérité locale, il faut d'abord assurer aux habitants la sécurité de leurs personnes et de leurs biens. Ce ne sera peut-être pas chose facile.

Manque de population. — A ce premier inconvénient, vient se joindre celui qui résulte du défaut de population. Il est impossible pour l'exploitation du pays de compter sur la main-d'œuvre indigène. La population, qui, d'une manière générale est très clairsemée en Turquie d'Asie, l'est en Mésopotamie, plus que partout ailleurs. Elle ne dépasse pas 9 habitants par kilomètre carré. Et il est permis de penser que, de longtemps, même avec ses excédents de population, l'Allemagne ne pourra pas envoyer dans cette contrée la main-d'œuvre indispensable pour remettre en valeur ces milliers d'hectares, d'autant qu'il faut compter, en outre, avec le brigandage Kurde et le fanatisme musulman.

Bon nombre d'Allemands entrevoient d'ailleurs les difficultés de la colonisation : « Reste à savoir, écrit le « lieutenant-colonel von Bieberstein, si les Musulmans « tolèreraient le développement de l'élément chrétien « parmi eux. Un voyageur, qui connaît bien l'Orient, « M. Lindenberg pense lui aussi, que la Turqui en eper- « mettrait pas chez elle l'établissement d'un Etat dans « l'Etat. » De son côté, le docteur During Pacha écrit : « Qu'aucun homme d'Etat turc ne se prêterait à l'enva-

(1) RICH. HERMANN. Anatolische Laudwirtschaft. op. cit.

« hissement de la Turquie d'Asie par la main d'œuvre « étrangère. »

Ainsi, à vouloir coloniser la Mésopotamie, il est possible que l'Allemagne éprouve quelque déception. Sans doute, elle est aujourd'hui en faveur à Constantinople. C'est elle qui est encore chargée du soin d'instruire l'armée turque. Au général von del Golz a succédé le général Sanders. Mais, rien ne prouve que, le jour où la Turquie sera persuadée que l'Allemagne cherche à coloniser la Mésopotamie, l'amitié d'aujourd'hui ne se changeât en haine. C'est ce que signalait déjà le Dr Rohrbach : « Ce qu'il y a de sûr, dit-il, c'est que si les « maîtres de la puissance à Constantinople pouvaient « voir derrière nos efforts, la possibilité d'envoyer des « centaines de mille ou même seulement quelques di- « zaines de mille de nos paysans s'établir sur le terri- « toire ottoman, c'en serait fait à l'instant de toutes nos « espérances en Orient » (1).

Manque d'eau. — Aux difficultés précédentes, s'ajoute un inconvénient qui n'est pas le moindre et qui risque d'entraver particulièrement l'œuvre allemande en Mésopotamie. Pour que le pays puisse se développer, il importe de lui rendre ce qui faisait autrefois sa richesse en favorisant sa fertilité, c'est-à-dire l'eau.

On sait que cette question de l'irrigation a été jusqu'à ce jour principalement étudiée par les Anglais, qui, du reste, ont de beaucoup la plus grande expérience de ce genre d'entreprises, qui ont dressé le programme des travaux possibles et qui commencent à les exécuter.

(1) Dr Rohrbach. — Le chemin de fer Bagdad, op. cit.

Ces considérations permettent de douter que l'Allemagne ait de grandes chances d'obtenir la concession de cette œuvre considérable, indispensable pourtant à la mise en valeur du pays. Or, il est à penser que la nation qui irriguera la Mésopotamie, aura sur le développement du pays une action infiniment plus grande que n'en aura la nation qui se sera contentée d'y jeter une voie ferrée.

Ainsi, des difficultés nombreuses viennent contrarier l'effort de l'Allemagne et gêner son œuvre colonisatrice. Elle a beau affirmer sa confiance dans l'avenir ; elle ne parvient pas à nous la faire partager. Nous avons peine à croire que l'Allemagne, dans les conditions actuelles, puisse coloniser la Mésopotamie.

b) *Ce que devient le rêve de l'affermissement de la Turquie.* — Si, à cet égard, le rêve allemand paraît avoir échoué, il semble aussi s'être bien réduit, en ce qui concerne l'affermissement de la Turquie. La guerre balkanique est venue démentir les prévisions de Berlin. La Turquie en est sortie diminuée. Désormais, entre l'empire germain et l'empire ottoman, se déroule un ruban de Slaves, qui contrarie les projets d'expansion et de conquête. La voie de l'Orient, n'est plus libre et, en cas de conflit, les frontières allemandes ne seraient vraisemblablement plus protégées par ces nouveaux voisins ,comme elles l'eussent été par les anciens (1). Les projets d'alliance

(1) A vrai dire, on ne peut prévoir ce que feraient les Grecs, les Serbes et les Bulgares. Ils agiraient sans doute suivant l'intérêt du moment. Leur faiblesse ne peut les rendre fermes, ni dans leurs amitiés, ni dans leurs alliances.

avec le grand Turc s'évanouissent. Rohrbach lui-même aujourd'hui ne doit plus en espérer pour son pays de très grands bénéfices.

c) *Les avantages certains du chemin de fer.* — Ce n'est pas à dire que l'Allemagne ne trouvera pas dans le chemin de fer de Bagdad, la juste récompense de ses efforts et de ses sacrifices. La voie nouvelle, qui facilite et encourage le relèvement de la Turquie vaincue, contribue, de ce chef, à accroître singulièrement la situation morale et matérielle de l'Allemagne en Orient. Le développement de son influence, du reste, semble lié au développement de son chemin de fer. Les deux marchent de pair. Il y a trente ans, l'Allemagne ne possédait pas un pouce de voie ferrée en Asie turque et sa situation dans l'Asie ottomane était pour ainsi dire nulle. Aujourd'hui, elle détient un peu plus de la moitié du réseau construit et elle a pris une place prépondérante dans la pénétration de ce pays Grâce à son chemin de fer, elle s'est imposée dans la région anatolienne, elle gagne maintenant la Haute Mésopotamie et s'établit aussi dans le Nord de la Syrie. Sans doute, elle n'a pas encore réussi à prendre Smyrne, qui, au point de vue commercial, est la porte de l'Asie Mineure ; mais, par contre, elle est parvenue à construire et à aménager le port d'Haïdar Pacha, sa tête de ligne, puis à s'emparer de Mersina, sur la Méditerranée, enfin, à s'installer à Alexandrette, jadis golfe français et point de mire de la Russie.

Au point de vue économique, le chemin de fer de Bagdad sert aussi à merveille les intérêts de l'Allema-

gne. Il a ouvert, en effet, un débouché important au travail, à l'industrie et au commerce germaniques. A cet égard, on doit reconnaître que les espoirs qu'avaient fait naître la construction de la ligne, n'ont pas été déçus.

Ces résultats, considérables évidemment, sont peut-être exagérés encore par l'opinion française et par l'opinion européenne. En Europe, en France surtout, on se fie volontiers aux affirmations, souvent fantaisistes de la presse allemande. Or, celle-ci, comme on sait, depuis la concession du Bagdad, ne cesse de chanter victoire et, à l'écouter toujours, les voisins, parfois, s'inquiètent un peu et se lamentent. Rien de plus naturel. Un examen plus minutieux cependant, pourrait atténuer sensiblement dans certains cas les rêves des uns et les cauchemars des autres. Il arrive ainsi que des Allemands, attentifs aux affaires d Asie-Mineure, ne se déclarent pas satisfaits. Qu'on nous permette, à titre d'exemple. de rappeler ce que le consul de Bagdad écrivait en 1909 : « Nos cercles commerciaux, disait-il, en parlant « de ses compatriotes, ne témoignent guère jusqu'à « présent d'un intérêt sérieux pour la Mésopotamie. Cet « esprit d'entreprise, si étranger à notre monde com« mercial et financier, inspire depuis longtemps au con« traire, les Anglais, les Français et même les Russes. « C'est grâce à lui, que nos rivaux sont parvenus à obte« nir bien des avantages au point de vue national... Il « serait extrêmement désirable de voir grandir dans nos « milieux commerciaux et financiers un intérêt plus « marqué en faveur de la pénétration en Mésopotamie, « ce pays si riche, si plein d'avenir ».

De telles paroles suffisent à montrer que l'Allemagne ne parviendra pas de sitôt à évincer de l'Asie turque ses vieilles rivales, l'Angleterre, la France et la Russie.

B) Les conséquences du Bagdad pour l'Angleterre. — L'Angleterre, fidèle à ses traditions de prudence et d'habileté, a su parer aux dangers qui résultaient pour elle de l'installation d'une nouvelle puissance en Asie ottomane et, de sa lutte avec l'Allemagne, elle ne semble pas sortir amoindrie.

Sans doute, le rail allemand vient menacer sa situation économique ; il va s'avancer jusqu'à Bassorah, au cœur même de la Basse-Mésopotamie, où les intérêts anglais sont aussi anciens que vitaux. Sans doute, le commerce allemand cherche à acquérir dans les vallées du Tigre et de l'Euphrate une place hors de pair. Mais, nous avons vu qu'il était encore loin de ce résultat. Le consul allemand de Bagdad, qui nous l'indique, est mieux placé que quiconque pour juger la situation de ses compatriotes et le succès de leurs efforts.

Depuis ces vingt dernières années, au contraire, les affaires conduites par l'élément britannique, ne cessent de croître et de se multiplier. A l'aide des statistiques publiées chaque année par les consuls, on pourrait presque soutenir, semble-t-il, que l'Angleterre détient tout le commerce du pays. D'après M. David Fraser (1), 90 % du commerce de Bassorah et de Bagdad serait entre les mains de l'Angleterre et dès 1900, M. Lynch

(1) David Fraser. The Short Cut to India, 1909.

estimait, à 50 millions de francs, les capitaux anglais placés dans la seule vallée du Karoun.

Mieux encore peut-être que ses intérêts commerciaux, l'Angleterre a su sauvegarder sa situation politique. Devant ses prétentions sur le golfe Persique, la Turquie s'est inclinée ; elle reconnaît la prédominance de fait acquise par la vieille nation sur les régions du Golfe et du Chatt-el-Arab. Plus que jamais celle-ci est la maîtresse de la navigation entre Bassorah et la mer ; plus que jamais, elle maintient et défend la route et les abords de son Inde.

Les questions politiques et les questions économiques ont aujourd'hui une tendance à se pénétrer et à se confondre. Une situation commerciale prospère devient souvent la base d'une action politique féconde, surtout dans ces régions de l'Asie ottomane. La Grande-Bretagne ne l'oublie pas. C'est la raison qui la pousse à tenir en échec les progrès commerciaux de l'Allemagne en Mésopotamie. En s'occupant activement de la régénération du pays, en s'efforçant d'obtenir les concessions de travaux d'irrigation, l'Angleterre confirme son rôle prépondérant dans ces régions et suscite de sérieux obstacles à l'invasion germanique.

C) Les conséquences du Bagdad pour la Russie. — Mais l'Angleterre est la seule puissance, qui ait su résister aussi victorieusement à la pénétration allemande. La Russie ne paraît pas avoir été aussi heureuse dans sa défense commerciale et politique. La construction du chemin de fer de Bagdad semble l'atteindre plus directement à tous points de vue.

Sans doute, le jour n'est pas proche, où les blés, les charbons et les pétroles de la Mésopotamie viendront concurrencer les blés, les charbons, et les pétroles du Caucase : mais enfin, dans un avenir plus ou moins lointain, cette concurrence peut devenir possible et la Russie, sans s'inquiéter aujourd'hui d'une situation encore indécise, peut envisager avec une certaine crainte, l'affaiblissement de son rôle économique, résultat probable de la régénération de la Mésopotamie.

Au point de vue militaire, elle aurait peut-être aussi quelques raisons de s'alarmer. Il ne faut pas évidemment exagérer le danger du Bagdad à cet égard : quelles que soient les facilités de concentration données aux troupes ottomanes, la puissance militaire russe, en cas de conflit, ne redoutera jamais beaucoup les Osmanlis. Il n'empêche que la situation de la Russie était à coup sûr plus forte, avant l'établissement du chemin de fer de Bagdad.

L'aspect de l'entreprise allemande de beaucoup le plus important pour les slaves est l'aspect politique. D'abord le rêve de Pierre le Grand et de Catherine s'évanouit. Leurs successeurs ne peuvent plus compter atteindre la libre mer du côté de l'Asie Mineure. La route est désormais barrée par le rail allemand qui empêche toute tentative d'installation d'un rail russe vers la Méditerranée.

De plus, la Russie ne voulait à aucun prix que l'on réorganisât l'Arménie turque. Elle s'était toujours opposée, dans ces régions, à la création de lignes de chemins de fer et avait fait échouer les projets allemands, qui

visaient à relier Sivas à Diarbékir, Sivas à Césarée. Elle accepte aujourd'hui la création de ces lignes. Sans doute, ce n'est plus l'Allemagne, c'est maintenant la France qui doit procéder à leur établissement. Mais au point de vue slave, qu'importe la nationalité du pays constructeur ? Le rail, dans toute hypothèse, est appelé à desservir la région arménienne, à faciliter sa régénération, à éveiller peut-être le sentiment particulariste des Arméniens turcs, auxquels en cas de révolte, n'hésiteraient pas à se joindre leurs frères du Caucase.

Enfin, même en Perse, son œuvre n'a peut-être pas été sauvegardée comme elle le méritait. La presse slave s'en plaignait, du moins, au moment de l'accord de Postdam : Elle regrettait, que l'article 2 de cet accord parût reconnaître à l'Allemagne le droit de discuter le tracé de la ligne à établir par la Russie entre Téhéran et Khanékine. Elle prétendait aussi que les intérêts du commerce et de l'industrie russe se trouveraient sacrifiés, car, disait-elle, le raccordement de la ligne de Téhéran au chemin de fer de Bagdad ouvrirait aux marchandises allemandes le marché persan, dont jusqu'alors les Russes pouvaient espérer garder le monopole.

De ces considérations, il semble résulter que la Russie dans l'affaire de Bagdad, n'ait pas toujours manœuvré dans le sens de ses intérêts. Tantôt trop prompte et tantôt trop hésitante, c'est peut-être un peu sa faute, si dans ces vingt dernières années, elle a vu s'évanouir en Asie Mineure quelques-unes de ses plus chères espérances.

D) Les conséquences du Bagdad pour la France.— Du Bagdad, résulte aussi pour la France un affaiblissement certain. L'entreprise allemande marque un recul sensible de notre situation levantine, qui décline malheureusement depuis près d'un siècle.

Depuis près d'un siècle, en effet, notre influence en Orient se trouve de plus en plus menacée et tend de plus en plus à décroître. Déjà, vers le milieu du siècle dernier, l'installation de l'Angleterre en Syrie était venue y porter la plus sérieuse atteinte. Aujourd'hui, l'arrivée de l'Allemagne nous frappe d'un coup nouveau. Et il convient de reconnaître que nous avons contribué cette fois à compromettre notre situation, à ébranler notre prestige.

Loin de nous opposer à la pénétration germanique, on dirait que nous avons cherché plutôt à la faciliter. Sans notre concours, jamais l'Allemagne, à l'origine ne serait parvenue à s'ouvrir aussi vite la route de Bagdad. En travaillant alors pour elle, il est vrai, nous croyions bien aussi travailler pour nous. Malgré tout, ce ne peut nous être une excuse. Il ne nous était pas défendu, certes, de coopérer à une entreprise que d'autres avaient déjà conçue. On nous offrait d'y participer ; nous pouvions y consentir. Mais, il fallait dans ce cas, exiger des gages sûrs, des garanties non douteuses et ne pas se contenter de promesses que l'on savait trompeuses. Nous voulons croire que les groupes financiers français, qui traitèrent avec la Deutsche Bank et la Compagnie d'Anatolie en 1899 et 1903, étaient de bonne foi ; qu'ils croyaient servir vraiment

les intérêts des Compagnies françaises de chemin de fer dont ils avaient la garde, en facilitant tout près de nos lignes l'établissement du rail germain et en renonçant au profit de celui-ci, à la construction de divers tronçons qui nous étaient concédés ; qu'ils ne se doutaient pas enfin, que l'Allemagne, une fois installée dans ces régions éminemment françaises, parviendrait quelque jour à nous en chasser. N'empêche qu'ils se trompaient et que leurs erreurs ont eu pour nous de déplorables conséquences.

Plus fautive encore nous semble notre diplomatie. Les abandons de 1898 et de 1899 ne se firent pas sans elle. Il lui était commandé alors de se montrer vigilante, de prévoir les événements et de ne pas ratifier les yeux fermés des arrangements, à l'élaboration desquels, elle n'avait point participé.

Le mal, une fois fait, était irréparable. Devenus concessionnaires du Bagdad, les Allemands devaient nécessairement mener leur œuvre à bonne fin. Aucune puissance ne pouvait les en empêcher. Libres de construire leur chemin de fer, section par section, ils avaient tout le temps devant eux. Rien ne les pressait Contraints d'agir seuls, ils procèderaient par étapes, au fur et à mesure de leurs disponibilités financières. Les divers gouvernements, à refuser leur concours financier, risquaient donc tout au plus de retarder l'exécution de la voie projetée.

Sans doute, la France, ces temps derniers, a obtenu certains avantages. Mais, ces avantages ne sauraient compenser les pertes subies. Les lignes, qu'on lui a

concédées en Arménie, se trouvant dans une zone d'influence russe, sont exclusivement des lignes d'affaires et si, dans le Sud de la Syrie, son influence, aux termes des accords du mois d'avril dernier, se trouve nettement reconnue, par contre, dans la Syrie du Nord, ses intérêts demeurent désormais compromis.

Et cependant, on est enclin à reconnaître que, malgré nos imprudences anciennes et nos fautes récentes, notre situation en Asie Occidentale demeure toujours privilégiée. Dans ce pays, où nous avons de si profondes attaches, nos intérêts continuent de primer ceux de n'importe quelle nation. Notre commerce dépasse encore et de beaucoup le commerce allemand. Les échanges, conclus à Smyrne, représentent à peu près la moitié du trafic de toute la Turquie d'Asie; or, ils sont presque exclusivement entre nos mains. Beyrouth est la cité la plus peuplée du littoral syrien et c'est l'élément français qui y domine. Les capitaux français engagés en Turquie, se chiffrent par plus de deux milliards 1/2, dont près d'un millard en Turquie d'Asie. A la tête des grandes entreprises commerciales et industrielles, se trouvent le plus souvent des Français. Les mines de charbon d'Heraclée (1), les mines de plomb et de zinc de Balia-Karaïdin (2), les mines de

(1) Parmi les Français qui dirigent la Société ottomane d'Héraclée se trouvent MM. J. Deffès, Auboyneau, d'Arnoux et Naville. — En dépit de toutes les difficultés soulevées par les Allemands, la production de ce bassin ne cesse de progresser : de 1884 à 1908, elle est passée de 80.000 à 771.000 tonnes. Cf. « Messager de Paris », 12 septembre 1913.

(2) Le groupe français qui exploite les mines de Balia Karai-

borate d'Azigée, les mines de bitume d'Hasbeya au pied de l'Hermon et d'Hin-Geddi, sur la mer Morte, sont concédées à des Français et ce sont encore des Français qui ont construit et qui exploitent les quais de Smyrne, de Beyrouth et de Panderna.

Au point de vue économique, l'influence française n'est donc pas morte dans le Levant. Elle s'affirme infiniment mieux encore dans le domaine intellectuel et moral. L'enseignement est donné là-bas par des maîtres français dans plus de cinq mille écoles. Les missionnaires qui parcourent l'Asie turque sont presque tous des Français. Plus de trois mille religieux ou religieuses de nationalité française y secourent cent mille malades ou indigents. Le peuple ne s'y trompe pas et aujourd'hui, comme au lendemain des croisades, il persiste à donner le nom de « Franc » à tout ce qui est étranger. En dépit des efforts anglais, des efforts allemands, on continue dans toute l'Asie occidentale à garder nos traditions, à aimer notre génie, à parler notre langue. Il nous revient (1) même que sur le rail allemand de Bagdad, le nom des gares est écrit en français et que, sur la partie de la ligne déjà en exploitation, la langue couramment employée est toujours notre vieille langue.

C'est pourquoi malgré les diminutions, malgré les fautes, malgré les invasions, nous voulons croire à

din, a, à sa tête M. J. Rostand. La production de ces mines, qui était de 40.000 tonnes en 1897 arrivait à 113.000 tonnes en 1908. Cf. « Messager de Paris », 12 septembre 1913.

(1) HENRI VIMARD. Le chemin de fer de Bagdad, dans « l'Illustration » du 29 novembre 1913.

l'avenir de la France en Turquie d'Asie, et nous faisons nôtres les paroles que traçait naguère M. René Pinon : « Dans cet Orient, disait-il, où le passé et les traditions « sont si vivaces, notre situation est encore unique : La « vieille France des Capitulations, Bonaparte, Méhe- « met-Ali, les soldats de Crimée et du Liban continuent « à lutter pour nous. »

Vu : *Le Doyen,*
HAURIOU.

Vu : *Le Président de la Thèse*
le 2 juin 1914
HAURIOU.

Vu et permis d'imprimer :
Toulouse, le 3 juin 1914
Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université
J. CAVALIER.

APPENDICES

APPENDICE I

CONVENTION DU 20 FÉVRIER 1318 (5 MARS 1903)

ENTRE son Excellence Zihni Pacha, Ministre du Commerce et des Travaux publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial ottoman, d'une part; M. Arthur Gwinner, président du conseil d'administration, M. le Dr. Turk Zander, directeur général, et M. Edouard Huguenin, directeur général adjoint du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour compte de la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, à Constantinople, d'autre part, il a été arrêté ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement Impérial ottoman accorde la concession de la construction et l'exploitation du prolongement de la ligne de Konia jusqu'à Bagdad et Bassorah, en passant par ou aussi près que possible des villes de Karaman, Eregli, Kardach-Béli, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtsché, Kasanali, Killis, Tell-Habesch, Harran, Resulain, Nussibéin, Avniat, Mossoul, Tékrit, Sadijé, Bagdad, Kerbéla, Nédjef, Zubéir et Bassorah, ainsi que des embranchements suivants, savoir :

1. De Tell-Habesch à Alep;

2. D'un point rapproché de la ligne principale, à déterminer d'un commun accord, à Orfa.

Le Gouvernement Impérial n'accordera, sous quelque forme que ce soit, de garantie pour la construction de cet embranchement d'une longueur de 30 kilomètres environ, ni aucune affectation pour frais d'exploitation, mais les recettes brutes de toute nature de l'embranchement appartiendront exclusivement au concessionnaire.

3. De Sadijé à Hanékin.

4. De Zubéir à un point du Golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial ottoman et le concessionnaire, ainsi que de toutes les dépendances des dites lignes. La ligne principale et ses embranchements

devront suivre un tracé qui sera approuvé par le Gouvernement Impérial — à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie aux conditions suivantes :

ARTICLE 2.

La durée de cette concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Cette durée s'appliquera également aux lignes d'Angora et de Konia, et elle commencera à courir à partir de la date de la remise du firman et l'échange de la présente convention.

En ce qui concerne les nouvelles lignes, ce délai de quatre-vingt-dix-neuf ans commencera à courir, pour chaque section distinctement, à partir du moment où le Gouvernement Impérial aura délivré au concessionnaire les titres d'Etat en conformité de l'article 35 de la présente convention.

ARTICLE 3.

Ces lignes, prises dans leur ensemble, sont partagées en sections de 200 kilomètres de longueur pour ce qui concerne la présentation des plans et projets définitifs. Le concessionnaire devra, dans un délai de trois mois à partir de la date de la remise du firman de concession et l'échange de la présente convention et du cahier des charges (et après l'accomplissement des stipulations de l'article 35), présenter au Ministère des Travaux publics les plans et projets complets après études définitives et conformément aux prescriptions du cahier des charges de la première section d'une longueur de 200 kilomètres, partant de Konia et passant par ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli, conformément au tracé de la ligne de Bagdad. Quant aux autres sections, les plans et projets y relatifs seront présentés dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de concession de chaque section par la mise à exécution des stipulations de l'article 35 afférentes à chaque section.

Ces plans et projets devront être examinés par le Ministère et, selon le cas, approuvés tels quels, ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Passé ce délai, si le Gouvernement Impérial n'a pas notifié sa décision au concessionnaire, celui-ci pourra considérer comme approuvés les projets présentés par lui, et il procèdera à l'exécution de ses travaux. Si le Gouvernement Impérial apporte à ces projets des modifications de nature à entraîner des retards de plus d'un mois, dans l'approbation

des plans, le délai fixé pour la construction sera prolongé d'une période égale à celle du retard causé par l'examen de ces modifications et l'approbation des plans.

Les affectations spéciales destinées à la première section au 200 kilomètre, partant de Konia et passant par ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli, sont déterminées par l'Annexe I (Convention financière) faisant partie intégrante de la présente convention.

ARTICLE 4.

Le concessionnaire s'engage à commencer à ses frais, risques et périls les travaux de cette première section dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets de ces 200 premiers kilomètres et à les terminer, de même, dans un délai de deux ans au plus tard à partir de la même date.

Le concessionnaire s'engage à commencer les travaux dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets relatifs aux autres sections, et à terminer l'ensemble de la ligne et ses embranchements dans un délai de huit ans, à partir de la date de la remise du firman et de l'échange de la présente convention. Toutefois, tous retards apportés dans la mise à exécution des stipulations de l'article 35, pour une section quelconque, c'est-à-dire tous retards apportés dans la remise des titres par le Gouvernement Impérial au concessionnaire, seront ajoutés audit délai de huit années. Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ci-annexé, ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés; toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que le concessionnaire avisera immédiatement les autorités locales, ainsi que le Ministère des Travaux publics.

Seront également considérés comme cas de force majeure, une guerre entre Puissances européennes, ainsi qu'un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre, ou de la France.

ARTICLE 5.

Le Ministère des Travaux publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs commissaires durant

leur exécution, à l'achèvement des travaux et avant leur réception. Ce contrôle s'appliquera, de même, à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession.

ARTICLE 6.

L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, les carrières et les ballastières nécessaires au chemin de fer et appartenant à des particuliers, seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre le concessionnaire et les propriétaires pour l'achat de ces terrains.

Le Gouvernement fera procéder à l'expropriation et à la remise au concessionnaire des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, après que le tracé du chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain. Cette remise sera faite par le Gouvernement dans le délai de deux mois.

Les terrains nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés au concessionnaire par les autorités locales à charge pour lui d'en indemniser les propriétaires.

Si, dans lesdits terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié, ceux-ci seront abandonnés gratuitement au concessionnaire.

Si, dans une zone de 15 kilomètres, de chaque côté du chemin de fer, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié et que dans ceux-ci se trouvent des carrières et ballastières, le concessionnaire pourra les exploiter gratuitement pendant la période de la construction, à charge pour lui de les fermer, une fois les travaux achevés; dans le cas où le concessionnaire désirerait faire usage de ces carrières et ballastières pendant la période d'exploitation, il devra se conformer aux règlements régissant la matière et payer la redevance fixée à cet égard.

L'occupation temporaire de ces terrains, durant les travaux de construction, lui sera également accordée à titre gratuit.

ARTICLE 7.

Les lignes seront construites à une seule voie; cependant,

les terrains seront acquis en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes brutes kilométriques atteindront annuellement le chiffre de 30.000 fr., le Gouvernement Impérial aura le droit de réclamer l'établissement de la seconde voie que le concessionnaire sera tenu de construire à ses frais.

ARTICLE 8.

Le matériel de la voie et les matériaux, fers, bois, houille, machines, voitures et wagons, et autres approvisionnements nécessaires au premier établissement, ainsi qu'aux agrandissements et augmentations en général du chemin de fer et de ses dépendances que le concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempts de tous impôts intérieurs et de tous droits de douane. La franchise des droits de douane est aussi accordée pour la houille nécessaire à l'exploitation et que le concessionnaire ferait venir de l'étranger jusqu'à ce que les recettes brutes de la ligne et de ses embranchements atteignent 15.500 fr. par kilomètre. De même, pendant toute la durée de la concession, le sol, fonds et revenu du chemin de fer et de ses dépendances ne seront passibles d'aucun impôt, et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente convention et le cahier des charges annexé, sur les conventions additionnelles et tous actes subséquents, ou pour le service des titres d'Etat à émettre; sur les montants encaissés par le concessionnaire du chef du forfait d'exploitation, ni aucun droit sur ses actions, ses actions de priorité et ses obligations, comme aussi sur les titres que le Gouvernement Impérial ottoman délivrera au concessionnaire.

Le concessionnaire sera soumis aux droits de timbre pour toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée dans le présent article.

Le concessionnaire formera une société anonyme ottomane sous le nom de « Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad », qui remplacera la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie pour tout ce qui concerne la nouvelle ligne de Konia au Golfe Persique avec ses embranchements, et qui sera régie par les statuts ci-annexés.

La Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie s'engage à ne jamais céder ni transférer à une autre société les lignes existantes de Haïdar-Pacha à Angora et à Konia.

La Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, qui sera formée, prend de même l'engagement de ne céder ni transférer les lignes à construire de Konia à Bagdad et à Bassorah et ses embranchements.

ARTICLE 9.

Les matériaux de construction et autres nécessaires pour la construction et l'exploitation de cette ligne et de ses embranchements, ainsi que les agents et ouvriers, seront transportés, seulement pendant la durée de la construction et sous la surveillance du Ministère de la Marine, sur le Chatt-el-Arab, le Tigre, et l'Euphrate, avec des navires à vapeur ou à voiles ou autres embarcations qui seront procurées ou louées par la société.

Ce matériel de transport jouira de l'exemption de droits de douane, impôts et autres.

ARTICLE 10.

Les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer pourront être coupés dans les forêts des régions voisines appartenant à l'Etat, conformément au règlement y relatif.

ARTICLE 11.

Aussitôt que le concessionnaire notifiera au Ministère des Travaux publics l'achèvement des travaux d'une section, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet, et procèdera à la réception provisoire, s'il y a lieu; un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique, et dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges, le Ministère des Travaux publics prononcera sur le rapport de la commission la réception définitive.

Le concessionnaire aura le droit d'ouvrir les lignes à l'exploitation par sections successives après leur réception provisoire. Les longueurs de ces sections achevées, à partir de Konia, d'Adana, de Bagdad, de Bassorah, comme aussi des différents points intermédiaires, seront d'au moins 40 kilom. et devront aboutir à une station.

Article 12

Dans le cas où le Gouvernement Impérial déciderait l'exécution d'embranchements reliant le chemin de fer faisant l'objet de la présente convention à la mer, en un point situé entre Mersine et Tripoli de Syrie, il ne pourra accorder la concession desdits embranchements qu'exclusivement au concessionnaire, sous réserve toutefois de sauvegarder les droits déjà accordés à la Société du Chemin de Fer de Damas-Hamah et prolongements.

Toutefois, si le concessionnaire, dans un délai maximum d'une année, compté à partir de la notification qui lui en serait faite par le Gouvernement Impérial, n'acceptait pas de construire le ou les embranchements en question aux clauses et conditions de la présente concession, ou qu'ayant accepté, il ne les exécutait pas dans les délais arrêtés entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, ce dernier sera déchu de tous droits auxdits embranchements, et le Gouvernement Impérial pourra en accorder la concession à des tiers.

Le concessionnaire aura, en outre, le droit de préférence, à conditions égales, pour les embranchements suivants :

a) Vers Marach;
b) Vers Aintab;
c) Vers Birédjik;
d) Vers Mardin;
e) Vers Erbil;
f) Du Diala vers Salahié et Touzkourmatli;
g) D'El-Badj à Hit.

Ce droit de préférence pour les sept embranchements spécifiés ci-dessus, pour être valable, est subordonné aux conditions suivantes, savoir :

Si le Gouvernement Impérial décidait d'une manière définitive d'accorder à des tiers la concession d'un de ces embranchements, le concessionnaire est obligé, dans un délai de neuf mois, à partir de la date de la notification qui lui en sera faite par le Ministère du Commerce et des Travaux publics, de déclarer au Gouvernement Impérial ottoman s'il veut assumer cette concession aux conditions acceptées par les tiers dont il vient d'être parlé.

Article 13.

Le concessionnaire aura le droit d'établir et d'exploiter sur la ligne, avec la permission des autorités locales, des tuileries et des briqueteries. Les machines et outils destinés auxdites fabriques jouiront des mêmes exemptions accordées au matériel et outillage de chemin de fer. Le charbon qui sera consumé dans ces fabriques jouira de la franchise du droit de douane.

Ces fabriques feront gratuitement retour à l'Etat à l'expiration de la concession.

Article 14.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire est obligé de tenir dans un parfait état d'entretien, à ses frais, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que son matériel fixe et roulant, faute de quoi, il sera procédé à son égard, conformément à l'article 16 du cahier des charges.

Article 15.

Le concessionnaire est tenu de se conformer, quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire ottoman.

Le Gouvernement Impérial prendra les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers de construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, par la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques, et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers de construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, par la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques, et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires conformément à l'article 16 du cahier des charges pour assurer provisoirement l'exploitation.

ARTICLE 16.

Le concessionnaire aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément aux tarifs du cahier des charges, à partir de la réception provisoire de chaque section du chemin de fer jusqu'à l'expiration de la concession.

ARTICLE 17.

Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'Etat, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du Titre V du cahier des charges.

ARTICLE 18.

Comme garantie de l'exécution des présents engagements, le concessionnaire devra, dans le délai de trois mois, à partir du jour où la promulgation du firman de concession lui sera notifiée officiellement, déposer à une banque de Constantinople agréée par le Gouvernement, et à titre de cautionnement, une somme de £ T. 30.000 en numéraire ou en titres de l'Etat ou d'une société anonyme ottomane, ou garantie par l'Etat au cours du jour.

Si le dépôt se fait en titres, la banque fera prendre l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse de prix. Aussitôt après le dépôt du cautionnement le firman de concession sera remis au concessionnaire.

Le cautionnement ne sera restitué qu'à la réception définitive des travaux et proportionnellement à la longueur des sections livrées à l'exploitation; si, dans le délai de trois mois précité, le concessionnaire n'effectue pas le dépôt susénoncé, il sera déchu sans aucune mise en demeure préalable de tous droits à la concession.

Dans le cas où l'éxécution des stipulations de l'article 35 ne pourrait avoir lieu, le concessionnaire aura le droit de toucher son cautionnement sans aucune formalité et sans qu'il ait à demander le consentement préalable du Gouvernement.

ARTICLE 19.

Le Gouvernement Impérial ottoman conserve la faculté de reprendre la concession à quelque époque que cela soit de la

ligne de Konia à Bassorah et embranchements, moyennant le paiement au concessionnaire jusqu'à la fin de la concession d'une somme annuelle équivalente aux 50 pour cent des recettes brutes moyennes des cinq années qui précéderont l'année de la reprise de la concession, sans que ladite somme annuelle puisse être inférieure à 12.000 fr. par kilomètre. Dans ce cas le Gouvernement Impérial ottoman devra rembourser entièrement et en une seule fois les titres d'Etat qui auront été accordés au concessionnaire et qui n'auraient pas été amortis antérieurement, et la somme annuelle à laquelle le concessionnaire a droit en vertu du présent article sera diminuée de l'annuité desdits emprunts, à savoir, de 11.000 fr. par kilomètre. Le Gouvernement assurera au concessionnaire le paiement régulier, aux époques déterminées, du solde lui revenant du chef de la reprise de concession qui fera l'objet d'une convention spéciale.

Il sera procédé à la remise des lignes et de toutes leurs dépendances au Gouvernement, ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux, et approvisionnements existants conformément à l'article 19 du cahier des charges.

En cas de reprise de la concession de la ligne, si le Gouvernement Impérial ne juge pas convenable d'exploiter par ses propres agents, il n'en cédera pas l'exploitation à une autre société, mais il promet de la faire exploiter par le concessionnaire par voie de bail.

ARTICLE 20.

A l'expiration de la concession de chaque section, le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que sur le matériel et matériaux, et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise des lignes et de leurs dépendances libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du matériel et approvisionnements conformément à l'article 20 du cahier des charges.

ARTICLE 21.

Les employés et agents du chemin de fer porteront la tenue qui sera fixée et adoptée par le Gouvernement Impérial; ils

porteront tous le fez, et ils seront, autant que possible, choisis parmi les sujets ottomans.

Cinq ans après la date de l'ouverture à l'exploitation de chaque section, tout le personnel exécutif de l'exploitation de chaque section, sauf les fonctionnaires supérieurs, devra être exclusivement composé de sujets ottomans.

Article 22.

Le concessionnaire pourra exploiter les mines qu'il aura découvertes dans une zone de 20 kilomètres de chaque côté de l'axe de la voie, en se conformant aux lois et règlements y relatifs, et sans que cela constitue pour lui un privilège ou un monopole.

Il pourra de même opérer des coupes dans les forêts avoisinant la ligne, soit pour faire du bois de charpente, soit pour faire du charbon, après recours à l'administration compétente et en se conformant aux règlements régissant la matière.

Article 23.

Le concessionnaire aura la faculté de construire à ses frais à Bagdad, Bassorah, et au point terminus de l'embranchement partant de Zobéir, des ports avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires, et l'embarquement, le débarquement, et le magasinage des marchandises.

Le projet de ces ports devra être présenté dans un délai maximum de huit ans, à partir de l'échange de la présente convention, et les travaux de chaque port devront être achevés au plus tard dans douze ans, à partir de la date du commencement des travaux de chaque section où se trouve le port respectif.

Au projet seront joints les tarifs à appliquer.

Ces trois ports feront partie intégrante du chemin de fer, et les recettes nettes en seront versées au compte des recettes brutes du chemin de fer.

A l'expiration de la concession, ces ports et leurs dépendances feront gratuitement retour à l'Etat.

Dans le cas où le concessionnaire n'exécuterait pas l'un ou l'autre de ces ports dans le délai ci-dessus, le Gouvernement Impérial pourra en accorder la concession à des tiers.

En tous cas, le concessionnaire pourra, pendant la période de construction du chemin de fer, établir en ces trois points, ainsi que dans le port de Castaboul, des installations provisoires pour le débarquement des matériaux destinés au chemin de fer.

Ces installations devront, si le Gouvernement Impérial en fait la demande, être supprimées après l'achèvement des travaux.

Article 24.

Le concessionnaire pourra également établir et exploiter, là où le besoin s'en fera sentir et sur les terrains faisant partie du domaine du chemin de fer, des dépôts et magasins dont l'usage sera facultatif pour le public.

Ces dépôts, magasins, et autres installations fixes deviendront propriété du Gouvernement à l'expiration de la concession, en conformité de l'article 20 du cahier des charges.

Le Gouvernement aura une participation de 25 pour 100 dans les recettes nettes de ses dépôts et magasins.

Article 25.

Le concessionnaire est autorisé à utiliser gratuitement le long des lignes, les forces hydrauliques naturelles dont le droit de jouissance n'appartient à personne, ou à créer, destinées à produire l'énergie électrique pour la traction des trains, leur éclairage et pour l'usage des différents services de l'exploitation. Les plans et projets des travaux à exécuter dans ce but seront soumis à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux publics.

Dans le cas où on ferait usage de cette énergie électrique, les 50 pour 100 de l'économie résultant de ce chef dans les frais d'exploitation seront portés au crédit du Gouvernement Impérial ottoman.

Toutes ces installations feront gratuitement retour à l'Etat, à l'expiration de la concession.

Article 26.

Le Gouvernement pourra faire élever, à ses frais, des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ces embranchements et où il le jugera nécessaire.

ARTICLE 27.

Les objets d'art et d'antiquités découverts pendant les travaux seront soumis aux règlements régissant la matière.

Toutefois, le concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

ARTICLE 28.

Le concessionnaire est tenu de présenter au Ministère des Travaux publics un état mensuel de toutes les recettes; ces états seront dressés conformément aux indications de l'article 17 du cahier des charges.

ARTICLE 29.

Le chemin de fer étant considéré comme divisé en sections de 200 kilomètres de longueur, si le concessionnaire, à moins d'un cas de force majeure dûment constaté n'avait pas commencé les travaux dans les délais fixés, ou s'il ne terminait pas les travaux d'une section dans les délais fixes, ou s'il interrompait le service des transports, ou enfin s'il n'exécutait pas, pour une section quelconque, les autres principaux engagements découlant de la présente convention, le Gouvernement Impérial fera au concessionnaire une mise en demeure indiquant lesquelles des susdites obligations restent à remplir par le concessionnaire, et si ce dernier, dans l'espace de dix-huit mois à partir de la date de cette mise en demeure, ne lui a pas donné la suite qu'elle comporte, il sera déchu de ses droits concessionnels pour toute section de ligne pour laquelle il aura été dûment constaté en défaut, et il sera procédé à son égard en conformité de l'article 18 du cahier des charges.

Il est entendu que tant que la ligne principale entre Konia et Bagdad ne sera pas achevée en son entier, le concessionnaire ne pourra pas mettre en exploitation les parties de la ligne de Bagdad à Bassorah qu'il aurait construites.

Pendant cette période de non-exploitation des sections comprises entre Bagdad et Bassorah, le concessionnaire remboursera au Gouvernement Impérial à l'échéance des annuités, l'annuité de 11.000 francs par kilomètre, payée pour intérêts et amortissement des titres que le Gouvernement Impérial lui aura remis pour lesdites sections, et il ne

touchera naturellement pas les frais d'exploitation; mais ces clauses n'infirment en rien les autres droits du concessionnaire sur la ligne de Bagdad à Bassorah.

La déchéance prononcée sur une ou plusieurs sections du chemin de fer ne portera aucune atteinte aux droits du concessionnaire, quant au reste des sections des nouvelles lignes, non plus que quant à l'ensemble des anciennes lignes.

ARTICLE 30.

Le concessionnaire établira gratuitement sur les points désignés par le Gouvernement les locaux nécessaires aux bureaux des commissaires Impériaux du chemin de fer et des employés de Douane, des Postes, et de la Police.

Le concessionnaire établira dans les stations importantes, après entente avec le Ministre du Commerce et des Travaux publics, deux chambres avec water-closet pour le service postal.

ARTICLE 31.

Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, sur tout le parcours de la voie, des poteaux et des fils télégraphiques; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de faire contrôler à tout moment par des inspecteurs délégués par le Ministère des Postes et Télégraphes, toute la correspondance télégraphique effectuée par les fils de la société.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du chemin de fer pour l'établissement d'un et, au besoin, de deux fils télégraphiques et les poteaux du chemin de fer seront établis de façon à pouvoir supporter ces deux fils supplémentaires, ainsi que ceux de la société. En cas de besoin le Gouvernement aura le droit de faire établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie, ou d'installer, en cas de rupture et de dérangement de ses lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission par les lignes télégraphiques du chemin de fer des dépêches officielles importantes et urgentes, à la condition, toutefois, de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

ARTICLE 32.

Le concessionnaire aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport, et sans payer aucune taxe

à l'Administration des Postes de l'Empire, les correspondances et valises concernant exclusivement le service du chemin de fer; mais à la condition de les soumettre, suivant la règle, au contrôle des agents de l'Administration des Postes. Les lettres privées du personnel seront soumises aux taxes postales. Le concessionnaire ne pourra effectuer le transport des lettres de cette nature qu'en se soumettant aux prescriptions du règlement intérieur des Postes en vigueur dans l'Empire. Il aura également le droit de faire transporter, et sans leur appliquer aucune taxe, les objets et matière de consommation — telles que houille, graisses, les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, à l'entretien, à l'exploitation du chemin de fer, tant sur les lignes existantes que sur les lignes faisant l'objet de la présente convention.

Article 33.

Le Gouvernement Impérial s'engage à faire desservir par l'Administration de la Mahsoussé la ligne de Haïdar-Pacha à Sirkedji et au pont de Karakeuï par trois bateaux neufs, ayant en service une vitesse moyenne à l'heure d'au moins 14 milles de 1,855 mètres.

Si, dans un délai d'un an, compté à partir de la date de l'échéance de la présente convention, l'administration de la Mahsoussé n'organisait pas le service dans les conditions, indiquées ci-dessus, le concessionnaire aura le droit de faire le transport des voyageurs et des marchandises entre lesdits points, à la condition de choisir les équipages de ces bateaux parmi les anciens officiers et marins de la Flotte Impériale ou parmi les élèves diplômés de l'Ecole navale Impériale.

Les bateaux du concessionnaire feront leur service aux lieu et place de ceux de l'Administration de la Mahsoussé, tout en restant exclusivement affectés au susdit service de transport, et le concessionnaire versera annuellement à cette administration une somme égale aux 5 pour cent des recettes brutes afférentes aux transports de voyageurs et de marchandises effectués par lui entre les points susmentionnés.

De l'excédent des recettes brutes, on déduira :

1. Les frais d'exploitation;

2. Une annuité de 8,30 pour cent du capital de premier établissement affecté à l'acquisition des bateaux; après avoir

défalqué lesdites sommes, le restant sera porté au compte des recettes brutes des nouvelles lignes garanties.

Le montant du capital de premier établissement sera arrêté après l'achat des bateaux.

Il est bien entendu que si les recettes brutes d'une année ne permettent pas de faire face au frais précités, la société n'aura rien à réclamer du Gouvernement Impérial.

Par contre, elle pourra prélever le déficit sur les recettes des années suivantes.

Les bateaux du concessionnaire étant considérés comme une section de la Mahsoussé, ils jouiront des mêmes droits que celle-ci.

ARTICLE 34.

La société concessionnaire, et celle que cette dernière constituera, étant anonymes ottomanes, toutes contestations et différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire ou la société, soit entre le concessionnaire ou la société et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention et du cahier des charges y annexé, seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

La nouvelle société étant ottomane, elle devra correspondre avec les départements de l'Etat en langue turque, qui est la langue officielle du Gouvernement Impérial ottoman.

ARTICLE 35.

Le Gouvernement Impérial garantit au concessionnaire, par kilomètre construit et exploité, une annuité de 11.000 francs, ainsi qu'une somme forfaitaire de 4.500 francs par année et par kilomètre exploité pour frais d'exploitation.

Cette annuité de 11.000 francs sera représentée par un emprunt de l'Etat ottoman, portant 4 pour cent d'intérêt et 0,087538 pour cent d'amortissement, amortissable pendant la durée de la concession. Le concessionnaire aura donc droit à un montant nominal de 269.110 fr. 65 c. de cet emprunt d'Etat pour chaque kilomètre construit et exploité, sans que le concessionnaire puisse demander d'autres sommes de ce chef au Gouvernement Impérial ottoman.

Le montant total nominal de titres de l'Etat revenant au concessionnaire en conformité de ce qui précède, lui sera remis par le Gouvernement Impérial ottoman, à la signature

de chaque convention spéciale pour chaque section; mais le concessionnaire devra bonifier au Gouvernement Impérial ottoman les sommes que celui-ci aura payées pendant la période de construction pour le service des titres remis au concessionnaire — c'est-à-dire jusqu'à la date de la réception provisoire de chaque section du chemin de fer. Ces sommes seront remises par le concessionnaire entre les mains de la Dette publique pour le compte du Gouvernement Impérial ottoman.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de modifier à tout moment le système de paiement de l'annuité kilométrique de 11.000 francs fixée au premier alinéa du présent article, après remboursement des titres d'Etat émis en représentation de ladite annuité.

Aussitôt que le développement du trafic et des recettes et la situation financière permettront l'émission de titres privés par le concessionnaire lui-même, destinés à remplacer les titres d'Etat qui lui auront été délivrés par le Gouvernement Impérial, le concessionnaire se mettra d'accord avec le Gouvernement Impérial pour procéder à cet effet.

Pour la première section de 200 kilomètres au delà de Konia, le montant nominal des titres à remettre par le Gouvernement Impérial ottoman au concessionnaire est fixé à 54.000.000 de francs. Mais lors de la réception définitive de cette section, et aussitôt que la longueur de la ligne exécutée sera arrêtée, on établira le montant nominal exact des titres à raison de 269.110 fr. 65 c. par kilomètre, qui sera acquis au concessionnaire pour cette section. Le surplus du montant nominal sera calculé au cours d'émission, plus les intérêts 4 pour cent courus jusqu'au jour du paiement, et sera versé en effectif par le concessionnaire au Trésor Impérial. Il est bien entendu que ce calcul sera fait au minimum à 81,50

La Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie se porte garante vis-à-vis du Gouvernement Impérial ottoman pour la construction de ladite première section de 200 kilomètres, jusqu'à l'achèvement des travaux de cette section.

Dans le cas où le Gouvernement Impérial ottoman le jugera nécessaire, il pourra aussi demander à la Société du Chemin de Fer d'Anatolie de se porter garante pour d'autres sections, et la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie aura le droit de la faire.

La somme forfaitaire pour frais d'exploitation, de 4.500 fr. par an et kilomètre exploité, sera garantie au concessionnaire par une convention spéciale pour chaque section, simultanément avec la convention qui règlera l'annuité de 11.000 fr.

En ce qui concerne la première section de 200 kilomètres au delà de Konia, cette somme forfaitaire de 4.500 francs par kilomètre et par an, est garantie au concessionnaire par les excédents des garanties actuellement affectées aux lignes de la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie.

Le service des titres de l'Etat à émettre pour ladite annuité kilométrique de 11.000 francs sera assuré par les affectations spéciales, déterminées d'un commun accord avec le Gouvernement Impérial avant la mise à exécution de chaque section.

En outre, la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, affecte en gage, d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs de ces mêmes titres, la ligne de Konia au Golfe Persique et ses embranchements, avec leur matériel roulant. Elle affecte pareillement, et pour le même objet, sa part dans les recettes de cette ligne, après paiement des frais d'exploitation, mais les porteurs des titres n'auront aucun droit de s'immiscer dans l'administration de la société.

Ladite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation — tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la société — sera, en cas de besoin, versée annuellement par celle-ci à l'Administration de la Dette publique ottomane remboursera à la Société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef, pour compte de service des titres émis. Le Gouvernement Impérial ottoman affecte encore, d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs des titres d'Etat précités, la part lui revenant dans les recettes brutes de ladite ligne.

Si la recette kilométrique brute de la ligne dépasse 4.500 fr., mais sans dépasser 10.000 francs, l'excédent au delà de 4.500 francs reviendra entièrement au Gouvernement

Si la recette kilométrique brute dépasse 10.000 francs, la partie jusqu'à 10.000 francs devant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60 pour cent de l'excédent au delà de ces 10.000 francs reviendront au Gouvernement Impérial, et les 40 pour cent à la société.

Il est bien entendu que si la recette kilométrique brute n'atteint pas 4.500 francs, la somme nécessaire pour parfaire

la différence de ce chiffre sera payée au concessionnaire par le Gouvernement en même temps que l'annuité de 11.000 fr. sur les affectations spéciales à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, avant la mise à exécution par le concessionnaire des clauses de la présente convention afférente à chaque section.

Lesdites affectations seront encaissées et payées par les soins de l'Administration de la Dette publique ottomane.

Pour les titres d'Etat à émettre pour l'exécution des différentes sections du chemin de fer, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement Impérial, de façon à ce que le montant disponible reste affecté à la communauté de ces mêmes titres dans la proportion du montant primitif nominal de chaque émission.

Aussitôt après le paiement des coupons et de l'amortissement des titres d'Etat émis, le surplus des recettes appartenant au Gouvernement Impérial ottoman sera versé à celui-ci chaque année, après accomplissement des formalités prévues à l'article 40 de la présente convention.

ARTICLE 36.

Pour pouvoir déterminer la moyenne des recettes kilométriques des nouvelles lignes de Bagdad, il sera fait masse, au fur et à mesure de la mise en exploitation des sections des nouvelles lignes, de toutes les recettes afférentes à toutes les parties des nouvelles lignes, ainsi que des recettes nettes prévues aux articles 23 et 33 de la présente convention.

La moyenne des recettes brutes kilométriques ainsi obtenue servira de base pour déterminer le montant des sommes à payer en conformité de l'article 35.

ARTICLE 37.

Le concessionnaire prend l'engagement d'exécuter à ses frais sur les anciennes lignes de Haïdar-Pacha à Angora et Eski-Chehia à Konia, toutes les améliorations exigées par l'introduction d'un service de trains express, et ce jusqu'à concurrence d'une dépense de 8.000.000 de francs.

En compensation de ces frais et des nouvelles charges extraordinaires qu'entraînera pour l'exploitation l'introduction du service des trains express, le Gouvernement Impérial reconnaît au concessionnaire :

1. Une annuité de 350.000 fr. pendant trente ans pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital de 8.000.000 de francs ci-dessus.

Cette annuité commencera à courir à partir du commencement des travaux d'amélioration.

2. Une annuité de 350.000 fr. pour l'établissement des trains express.

Cette dernière annuité ne sera exigible qu'à partir du moment où la ligne principale aboutira à Alep.

Les annuités prévues au présent article seront payées à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie sur les affectations actuelles aux garanties de l'ancien réseau, et de la même manière que celles-ci.

Article 38.

Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter, aussitôt que le Gouvernement Impérial lui en fera la demande, aux conditions de la présente convention, un embranchement partant de la ligne Konia-Bassorah, et aboutissant à Diarbékir et à Karpout.

Article 39.

Le raccordement éventuel de la ligne de Damas-Hamah et prolongements, avec le réseau, faisant l'objet de la présente convention, aura lieu à Alep.

Article 40.

Le concessionnaire remettra au Ministère des Travaux publics, dans le courant du mois de janvier de chaque année, les comptes des recettes préalablement vérifiés et approuvés par le Commissaire Impérial sur la base desquels les sommes revenant au Gouvernement Impérial et à la société seront déterminées en conformité de l'article 35 de la présente convention.

Aussitôt que le montant de la part du Gouvernement dans ces recettes sera établi, la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en fera le versement pour le compte du service des titres d'Etat à l'Administration de la Dette publique ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial tout surplus qui restera disponible au-

delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1er juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial s'engage, de son côté, à faire connaître à l'Administration de la Dette publique dans les deux mois qui suivront la présentation des comptes de recettes d'un exercice, le montant des sommes reconnues dues à la société pour son paiement immédiat.

ARTICLE 41.

Le concessionnaire aura la faculté d'établir entre Hamidié et le port du Castaboul un embranchement provisoire pour transporter le matériel et les matériaux nécessaires au chemin de fer. Il est toutefois entendu qu'après l'achèvement des travaux faisant l'objet de la présente convention le concessionnaire devra, si le Gouvernement Impérial lui en notifie la demande, enlever les rails de cet embranchement provisoire.

Il est bien entendu que durant cette exploitation provisoire, le Gouvernement Impérial ne payera pour ledit embranchement ni annuité, ni frais d'exploitation.

ARTICLE 42.

Les terrains et carrières qui seront expropriés conformément à l'article 6 de la convention seront de l'étendue strictement nécessaire pour les travaux du chemin de fer et de toutes ses dépendances, et ne pourront pas être d'une étendue plus grande. Les expropriations se feront sous la surveillance du Ministère des Travaux publics.

ARTICLE 43.

Tous les matériaux et le matériel nécessaires pour la construction des nouvelles lignes et de toutes leurs dépendances, dont il est question dans l'article 8 de la convention, étant exempts de tous impôts et droits de douane, seront, à l'arrivée, inspectés conformément à l'usage par les employés de la douane.

ARTICLE 44.

Les dépôts et les magasins à construire sur les terrains des stations, conformément à l'article 24 de la convention, ne

serviront qu'à l'emmagasinement des marchandises à transporter.

Ces dépôts et magasins seront construits conformément aux plans qui seront présentés par le concessionnaire et approuvés par le Ministère des Travaux Publics.

ARTICLE 45.

Le concessionnaire devra établir, à ses frais, et jusqu'à concurrence d'une dépense totale de 4.000.000 de francs, les stations militaires qui seraient reconnues nécessaires par le Ministère de la Guerre. Le nombre, l'emplacement, et les dispositions de ces stations militaires et leurs dépendances seront arrêtés après entente entre le concessionnaire et le Ministère de la Guerre.

ARTICLE 46.

Le concessionnaire s'engage à verser annuellement à l'Asile des Pauvres, à partir de l'ouverture à l'exploitation de la ligne principale, une somme de £ T. 500.

La présente convention a été, conformément à l'iradé promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, faite en double, signée et échangée à Constantinople.

La présente convention, cahier des charges, et le firman Impérial seront échangés avec la convention et cahier des charges du 8 (21) janvier, 1317 (1902), 11 chewal, 1319, et le firman Impérial en date du 8 zilhidjé, 1319.

Fait le 20 février, 1318 (5 mars, 1903).

ZIHNI,
ARTHUR GWINNER,
TURK ZANDER,
HUGUENIN.

Certifié conforme à l'original :

Le Directeur du Bureau de Traduction du Ministère du Commerce et des Travaux publics,

MOUHIB.

APPENDICE II

SOCIÉTÉ IMPÉRIALE OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD. — STATUTS

La soussignée Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie à Constantinople :

En vue de réaliser la concession accordée à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie susnommée, par convention en date du 5 mars (20 février), 1903 (1318), pour la construction et l'exploitation de la ligne de Konia à Bassorah et embranchements, ainsi que toutes les dépendances dudit chemin de fer accordées par le Gouvernement Impérial ottoman et des engagements qu'elle comporte, forme une société anonyme ottomane, qui sera soumise aux clauses et conditions suivantes :

TITRE Ier. — *Formation et Objet de la Société, Dénomination, Siège.*

Article premier. — Il est formé entre la soussignée et tous les propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme ottomane ayant pour objet de construire, administrer et exploiter les lignes du chemin de fer indiquées dans la convention et cahier des charges échangés en date du 20 février, 1318 (5 mars 1903), entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, conformément aux stipulations de ladite convention et cahier des charges. La société pourra aussi s'intéresser par achat de titres à des sociétés nouvelles ou déjà existantes de construction et d'exploitation de chemins de fer dans l'Empire ottoman.

Art. 2. — La société prend la dénomination de « Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad », et sera soumise aux lois et règlements de l'Empire en qualité de société ottomane.

Art. 3. — La société a son siège à Constantinople et pourra établir des succursales dans toute autre ville de l'Empire ottoman ou à l'étranger.

Art. 4. — La durée de la société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années, sauf le cas de dissolution anticipée ou de prorogation. Cette durée sera prolongée conformément à l'article 2 de la convention en date du 5 mars (20 février), 1903 (1318).

Titre II. — *Apport et Transfert de la Concession à la Société.*

Art. 5. — La Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie apporte à la nouvelle société la concession qui lui a été octroyée par le Gouvernement Impérial ottoman avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés ou en dérivant, et la nouvelle société devient titulaire et propriétaire de ladite concession, et se trouve substituée à tous les droits et obligations du concessionnaire. Toutefois, la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie garde, pour son propre compte exclusif, les droits et obligations qui ne regardent que les anciennes lignes, et notamment ceux de ces droits et obligations qui découlent des articles 2, 33 et 37 de la convention du 5 mars (20 février), 1903 (1318). Remise sera faite par la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie à la nouvelle société des firmans, conventions, actes et documents quelconques concernant la concession.

Art. 6. — Le fonds social se compose du capital-actions et des obligations qui seront émises ultérieurement selon les besoins résultant de l'application des clauses et conditions des actes de concession. Le capital-actions initial de la société est de 15.000.000 de francs, soit 12.240.000 marks, soit 600.000 l., divisé en 30.000 actions au montant nominal de 500 fr., soit 408 marks, soit 20 l. chacune. Le capital-actions pourra être augmenté de 50 pour 100 par l'assemblée générale.

La Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie souscrira 10 pour 100 du capital-actions; ces actions seront inaliénables

et la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie ne pourra pas s'en dessaisir sans le consentement du Gouvernement Impérial ottoman.

Le Gouvernement Impérial ottoman aura aussi le droit de souscrire jusqu'à concurrence de 10 pour 100 du capital-actions.

Art. 7. — La société ne sera définitivement constituée qu'après la souscription de la totalité du capital et le versement du premier dixième de ce capital.

Des certificats provisoires constatant les versements seront remis aux souscripteurs pour être échangés contre des titres définitifs après le versement de la moitié du capital. Toutefois, les actions souscrites par la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie resteront inscrites au nom de cette société.

Les actions seront libellées d'une part en turc et de l'autre en allemand, en français et en anglais.

Les 90 pour cent restant seront appelés au fur et à mesure des besoins de la société, conformément aux décisions du conseil d'administration et après avis inséré, trente jours d'avance au moins, dans plusieurs journaux, officiels ou non, se publiant à Constantinople ou dans d'autres pays.

Art. 8. — Les titres sont nominatifs jusqu'au paiement de la moitié du montant des actions; leur négociation ne peut avoir lieu avant le versement du premier dixième. La négociation s'opère par un transfert sur les registres de la société, signé par le concessionnaire et le cédant et l'un des administrateurs; mention de ce transfert est faite sur le titre.

Après leur libération de moitié les actions seront au porteur.

Art. 9. — Toute action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement.

Les héritiers ou ayant cause d'un actionnaire ne peuvent pour quelque motif que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 10. — Tout versement en retard porte intérêt de plein droit en faveur de la société à raison de 6 pour 100 par an, à compter du jour de l'exigibilité et sans aucune mise en demeure.

Art. 11. — A défaut de paiement des versements à leurs

échéances, la société poursuit les débiteurs et peut faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés comme défaillants par la voie des journaux, et quinze jours après cette publication il est procédé à la vente des actions pour le compte et aux risques et périls du retardataire, sans aucune mise en demeure ni formalité judiciaire; cette vente a lieu dans les bourses de Constantinople et de Berlin, et dans d'autres bourses si les actions sont cotées, et, dans le cas contraire, aux enchères publiques.

Les titres ainsi vendus deviennent nuls de plein droit; il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux sous les mêmes numéros.

Le prix de la vente s'impute dans les termes de droit sur ce qui est dû à la société par l'actionnaire exproprié, qui reste passible de la différence ou profite de l'excédent.

TITRE III. — *Administration de la Société.*

Art. 12.. — La société est administrée par un conseil d'administration composé d'au moins onze membres. Au moins trois membres du conseil d'administration seront nommés par la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, qui exercera ce droit par son conseil d'administration. Les autres administrateurs seront nommés par l'assemblée générale. Trois membres du conseil d'administration seront sujets ottomans.

Le conseil d'administration se réunit à Constantinople.

Art. 13. — La durée des fonctions des membres du conseil d'administration est de trois ans; la première année sera calculée à partir de la constitution de la société jusqu'à la clôture de l'assemblée générale ordinaire subséquente à l'expiration de l'exercice correspondant. Le conseil se renouvelle chaque année par la sortie d'un tiers de ses membres. Les membres sortants sont désignés par le sort pour les deux premières années et ensuite par voie d'ancienneté. Dans le cas où parmi les membres sortants il se trouverait des personnes nommées par la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, celle-ci aura à nommer leurs remplaçants.

Les membres sortants peuvent toujours être réélus.

Art. 14. — Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois

par mois. La présence de plus de la moitié des membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la proposition est renvoyée au conseil suivant, et alors, en cas de nouveau partage, elle est rejetée.

Art. 15. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux transcrits sur un registre spécial, et signé par les administrateurs qui y ont pris part. Les copies ou extraits de ces délibérations, pour faire foi, doivent être signés par le président du conseil ou celui qui le remplace.

Art. 16. — Chaque administrateur doit être propriétaire de dix actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions; elles seront frappées d'un timbre indiquant inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

Art. 17. — En cas de vacance par décès, démission, ou autre cause, le conseil pourvoit provisoirement au remplacement jusqu'à la prochaine assemblée générale qui procède à l'élection définitive.

Art. 18. — Chaque année le conseil nomme parmi ses membres un président et un ou plusieurs vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions du président.

Art. 19. — Les administrateurs qui résident à l'étranger et ceux qui seront accidentellement absents peuvent se faire représenter dans les délibérations par un de leurs collègues, sans que celui-ci puisse réunir plus de trois votes, y compris le sien.

Art. 20. — Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des biens et affaires de la société; il peut même transiger et compromettre; il arrête les comptes qui doivent être soumis à l'assemblée générale et propose les répartitions de dividendes.

Le président du conseil d'administration représente, soit personnellement, soit par un mandataire, la société en justice, tant en demandant qu'en défendant.

Art. 21. — Le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres par un mandat spécial pour les objets déterminés ou pour un temps déterminé.

Il peut aussi les déléguer pour l'expédition des affaires courantes à une ou plusieurs personnes prises en dehors de son sein.

Art. 22. — Les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale, indépendamment de la quote-part qui leur est allouée dans les bénéfices nets.

Titre IV. — *Assemblée générale.*

Art. 23. — L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Art. 24. — Il est tenu une assemblée générale ordinaire chaque année dans le courant des six premiers mois. Le lieu de la réunion est fixé par le conseil d'administration.

En outre, l'assemblée peut être convoquée extraordinairement en cas de besoin par le conseil d'administration.

Art. 25. — L'assemblée générale se compose des actionnaires qui possèdent, soit à titre de propriétaire, soit à titre de mandataire, trente actions au moins.

Tout membre de l'assemblée générale a droit à autant de votes qu'il possède comme propriétaire ou mandataire de fois trente actions, mais sans qu'il puisse jamais réunir plus de 100 voix.

Art. 26. — Les convocations doivent être faites par un avis annoncé par la voie de la presse, un mois avant l'époque de la réunion, ainsi qu'il est indiqué à l'article 7.

Art. 27. — L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents ou représentés réunissent le quart du fonds social.

Pour vérifier si le quart du fonds social est représenté, tous les actionnaires ayant droit de prendre part à l'assemblée sont invités par les avis de convocation à déposer leurs titres dans les dix jours aux lieux indiqués par le conseil.

Si, à la première réunion, le nombre d'actions représentées n'est pas suffisant, une nouvelle assemblée est convoquée et elle délibère valablement, quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents, mais seulement sur l'ordre du jour de la première convocation.

Cette nouvelle réunion doit avoir lieu à quinze jours au

moins et un mois au plus d'intervalle, et les convocations peuvent n'être faites que vingt jours à l'avance.

Art. 28. — L'assemblée générale est présidée par le président du conseil ou, à son défaut, par un administrateur désigné par le conseil.

Deux des plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 29. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

L'ordre du jour est arrêté par le conseil.

Il n'y est porté que les propositions émanant du conseil et celles qui lui auront été communiquées vingt jours au moins avant la réunion avec la signature d'actionnaire représentant au moins 10 pour 100 du capital.

Il ne peut être mis en délibération que les objets portés à l'ordre du jour.

Art. 30. — L'assemblée générale désignera, soit parmi les actionnaires, soit parmi les personnes étrangères à la société, un ou plusieurs commissaires chargés de la vérification des comptes.

Art. 31. — L'assemblée générale annuelle entend le rapport que le conseil doit lui présenter chaque année sur la situation des affaires de la société et celui des commissaires sur les comptes.

Elle discute, approuve, ou rejette les comptes.

Elle fixe le dividende.

Elle nomme les administrateurs à remplacer.

Elle délibère et statue souverainement sur tous les intérêts de la société; confère au conseil d'administration tous les pouvoirs supplémentaires qui seraient reconnus utiles.

L'assemblée ne peut décider l'augmentation du capital qu'avec une majorité réunissant les deux tiers au moins des actionnaires présents ou représentés.

Art. 32. — Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signé par les membres du bureau.

Une feuille de présence contenant les noms et domiciles des actionnaires membres de l'assemblée et le nombre d'actions dont chacun est porteur est signée par les membres

présents et annexée au procès-verbal pour être communiquée à tout ayant droit.

Art. 33. — Les copies ou extraits des délibérations pour faire foi doivent être signés par le président du conseil ou celui qui le remplace.

Art. 34. — Les décisions de l'assemblée générale prises en conformité des présents statuts sont obligatoires même pour les actionnaires absents ou dissidents.

TITRE V. — *Inventaires et Comptes annuels.*

Art. 35. — L'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre.

Par exception, le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution définitive de la société et le 31 décembre suivant.

A la fin de chaque année sociale il est dressé par les soins du conseil un inventaire général de l'actif et du passif.

Cet inventaire, ainsi que le bilan et les comptes, sont mis à la disposition des commissaires quarante jours avant l'assemblée générale annuelle. Ils sont ensuite présentés à l'assemblée.

Tout actionnaire ayant droit de prendre part à l'assemblée peut en prendre communication.

TITRE VI. — *Partage des Bénéfices et Amortissement.*

Art. 36. — Sur les bénéfices nets disponibles de chaque exercice, ainsi qu'ils résulteront des bilans établis par le conseil d'administration, on prélèvera :

1° 10 pour cent pour le fonds de réserve, jusqu'à ce que celui-ci ait atteint le quart du capital nominal de la société;

2° Le surplus sera employé pour payer aux actionnaires un premier dividende, jusqu'à concurrence de 5 pour cent d'intérêts sur le montant versé des actions;

3° De l'excédent éventuel les administrateurs recevront 10 pour cent à titre de tantième, et les actionnaires auront droit au solde de 90 pour cent, qui sera réparti à titre de dividende à moins que l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, ne décide l'emploi d'une part de la somme disponible à la création de réserves extraordinaires.

Art. 37. — L'assemblée générale pourra prélever chaque année un tant pour cent sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirage au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende, mais n'auront pas droit à l'intérêt.

TITRE VII. — *Fonds de Réserve.*

Art. 38. — Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes prélevées sur les bénéfices annuels en conformité de l'article 36.

Il est destiné à faire face aux dépenses extraordinaires ou imprévues.

Art. 39. — En cas d'insuffisance des produits d'une année pour donner un intérêt ou dividende de 5 pour cent par action, la différence peut être prélevée sur le fonds de réserve.

Art. 40. — A l'expiration de la société et après la liquidation de ses engagements, le fonds de réserve sera partagé entre toutes les actions.

TITRE VIII. — *Prorogation, Dissolution, Liquidation.*

Art. 41. — Le conseil d'administration peut, à toute époque et pour quelque cause que ce soit, proposer à l'assemblée générale, convoquée à cet effet, la prorogation, la dissolution, et la liquidation de la société, ainsi que tout projet de fusion avec d'autres sociétés. Toutefois, la prorogation ou la fusion, s'il y a lieu, ne pourra se faire qu'avec l'autorisation du Gouvernement Impérial.

Art. 42. — En cas de perte des trois quarts du fonds social,les administrateurs convoquent l'assemblée générale à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la société ou de continuer ses opérations.

Art. 43. — A l'expiration de la société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale convoquée règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs.

Pendant la liquidation les pouvoirs de l'assemblée générale continuent comme pendant l'existence de la société.

Les liquidateurs peuvent, en vertu d'une délibération de cette asssemblée et avec l'autorisation du Gouvernement

Impérial, faire le transfert à toute société ou à tout particulier des droits, actions, et obligations de la société dissoute.

Art. 44. — Les assemblées générales extraordinaires, appelées à statuer sur les objets indiqués au présent titre, ne seront valablement constituées que si elles réunissent un nombre d'actions représentant la moitié au moins du capital social.

Les présents statuts ont été dressés en conformité de l'iradé Impérial transmis par tezkéré grand viziriel en date du 5 zilhildjé, 1320, et du 19 février, 1318.

Constantinople, le 20 *février* 1318 (5 *mars* 1903).

(L. S.) ZIHNI.
ARTHUR GWINNER.
TURK ZANDER.
HUGUENIN.

Certifié conforme à l'original :

Le Directeur du Bureau de Traduction du Ministère du Commerce et de^ Travaux publics,

(L. S.) MOUHIB.

APPENDICE III

CAHIER DES CHARGES

TITRE I. — *Projets et Plans, Travaux et Matériel.*

Article premier. — Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans les délais fixés dans la convention, tous les travaux du chemin de fer de manière qu'il soit praticable et exploité dans toutes ses parties.

Art. 2. — Le concessionnaire devra, conformément à l'article 3 de la convention, soumettre au Ministère des Travaux publics, rapporté sur un plan général à l'échelle 1/5.000, le tracé du chemin de fer, les emplacements des stations, les voies de garage, de chargement et de déchargement.

A ce plan seront joints : un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils types de la voie, un tableau des pentes et rampes, et les types relatifs aux travaux d'art les plus importants.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/500 pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a) Les distances par 1.000 mètres de longueur du chemin de fer, comptées à partir de son origine.

b) La longueur et l'inclinaison des pentes et rampes.

c) La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

Le concessionnaire présentera, en outre, un plan général à

l'échelle de 1/100.000 et un profil en long à l'échelle de 1/100.000 pour les longueurs et de 1/2.000 pour les hauteurs.

Art. 3. — Les travaux de la ligne seront exécutés pour une seule voie.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1.435 mètres à 1.455 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 1 mètre pour une voie; s'il y a deux voies, l'entrevoie aura 2 mètres.

Art. 5. — Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés, les rigoles, et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et des chambres d'emprunt, et le maintien des ouvrages.

Le ballast aura une épaisseur de 0 m. 40 et les traverses seront métalliques.

La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 5 m. 50. Cette largeur pourra être réduite à 5 m. 10 dans les parties difficiles de la ligne. Elle pourra même être réduite à 4 m. 50 lorsque les murettes soutenant le ballast reposent sur la maçonnerie ou sur le rocher compact.

Art. 6. — Les alignements seront accordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 m.; une partie droite de 100 mètres devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

En outre, les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe parabolique dont la moitié sera prise sur l'alignement. La partie droite restant entre les origines des paraboles de raccordements pourra alors être réduite à 10 mètres, à condition que le rayon de courbure soit augmenté autant que possible.

Art. 7. — Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 18 millim. par mètre.

Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon égal à 1.000 mètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modi-

fications qui lui paraîtraient utiles, c'est-à-dire une réduction des rayons de courbure jusqu'à 300 mètres et une augmentation des rampes jusqu'à 25,8 pour mil, dans les parties présentant des difficultés spéciales. Mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial, et que pour autant qu'elles n'empêcheront pas, en cas de nécessité, de pratiquer une vitesse moyenne de 75 kilom. à l'heure, arrêts compris, sur l'ensemble de la ligne.

Art. 8. — Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du concessionnaire. Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations sera d'environ 20 kilom. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 300 mètres, mesurée entre les poteaux d'arrêt de garage. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

Art. 9. — Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ou routes qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays, on établira des passages en-dessus, en-dessous, ou à niveau, suivant la configuration du terrain.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée, en tenant compte des circonstances locales, par le Gouvernement sur la proposition du concessionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4.30 mètres.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4,50 mètres pour une voie et de 8 mètres pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route, la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement en tenant compte des circonstances locales et variera de 3 mètres à 10 mètres, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4,50 mètres pour une voie et 8 mètres au moins pour deux voies; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs

jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4,80 mètres.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Les passages à niveau ne seront pourvus de barrières que sur les points où l'utilité de gardiennage, démontrée par la fréquentation de la route, sera reconnue par le Gouvernement.

Pendant la construction du chemin de fer, s'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas, dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas, les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par des inclinaisons de 0,2 par mètre au maximum sur 10 mètres au moins de longueur.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux, et des cours d'eau quelconques, seront fixés par le Ministère des Travaux publics sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. — Le concessionnaire n'exploitera, dans l'exécution des travaux, que des matériaux de bonne qualité pris dans la contrée, et il devra se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide tant des ouvrages que du matériel.

Les ponts et ponceaux à construire sur les cours d'eau ou sur les voies publiques et privées, ainsi que les aqueducs, seront construits en pierre et en fer ou en acier; le bois ne sera employé que dans les fondations, les tabliers et les longrines à placer sous les rails. Les points métalliques de 10 mètres de portée et au delà seront, avant la réception, soumis à l'épreuve conformément au programme qui sera présenté à l'approbation du Ministère des Travaux publics, en même temps que les projets de ces ouvrages.

Les ponts métalliques seront calculés suivant la dernière circulaire du Ministère des Travaux publics, soit de Prusse, soit de France.

Quelles que soient les déclivités, la longueur des rails en acier sera de 12 mètres, et le poids en sera de 37.240 kilog. par mètre. Les rails reposeront sur quinze traverses en acier de 58, 300 kilog.

Les rails seront posés sur des selles sur chaque traverse.

Les rails, traverses, etc., seront du type adopté par les chemins de fer de l'Etat prussien.

En ce qui concerne les dispositions et la construction des bâtiments, des stations, et des guérites, il est convenu que les règles de la plus stricte nécessité seront maintenues tout en n'ayant en vue que la commodité et les usages ordinaires du pays.

Les stations seront construites en pierre et en briques; elles pourront avoir des toits plats, des planchers en pierre, briques ou béton.

Les talus des remblais, déblais et emprunts auront une inclinaison variable déterminée par la nature des terrains. Ces inclinaisons seront, sur la demande du concessionnaire, déterminées en cours d'exécution par le Ministère des Travaux publics ou ses délégués.

Art. 12. — Au plan général qui sera présenté, le concessionnaire joindra un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des gares d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs, des viaducs par-dessus et par-dessous le chemin de fer, et de tous les travaux qu'il se propose de construire.

Les plans des stations et des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 1/200.

Art. 13. — A la traversée des villes, villages, et aux stations, la voie sera, s'il est jugé nécessaire, séparée des propriétés et des bâtiments riverains par des clôtures.

Art. 14. — Les plans à présenter pour l'expropriation des terrains seront dressés à l'échelle de 1/2.000.

Art. 15. — Au fur et à mesure de l'exécution des diverses sections, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances.

Il fera également, au fur et à mesure de l'exécution des

diverses sections, dresser à ses frais et contradictoirement avec le Gouvernement, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés; une expédition authentique des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée dans les archives du Ministère des Travaux publics.

Tous terrains expropriés après ce bornage général, pour travaux complémentaires, seront soumis à la formalité du bornage au fur et à mesure de leur expropriation, et il ne sera fait mention dans l'état plus haut indiqué; de même, tout ouvrage d'art construit après la remise au Ministère des Travaux publics de l'état descriptif y sera indiqué à son achèvement.

Titre II. — *Entretien et Exploitation.*

Art. 16. — Le concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre; il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure, il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoiera d'office, aux frais du concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires; les frais de ces travaux seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au concessionnaire, et en cas d'insuffisance le concessionnaire sera tenu de les parfaire.

Art. 17. — Le concessionnaire dressera mensuellement et remettra au Ministère des Travaux publics un état indiquant les recettes de toute nature des lignes et de leurs dépendances.

Dans l'état indiquant les recettes brutes, il sera fait mention des recettes brutes provenant des transports des voyageurs et marchandises, ainsi que de tous les autres produits et recettes des lignes proprement dites. Les taxes afférentes aux transports militaires qui pourraient être effectuées à crédit feront l'objet d'un relevé mensuel séparé. Leur montant sera porté dans les recettes brutes, après encaissement.

TITRE III. — *Rachat et Déchéance de la Concession, Formalités à remplir à l'Expiration de la Concession.*

Art. 18. — En cas de déchéance prononcée contre le concessionnaire, conformément aux dispositions de l'article 29 de la convention, il sera pourvu à l'exécution des engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication après mise à prix des ouvrages déjà construits, des objets et du matériel fixe et roulant, qui lui appartiennent, et enfin de tous les matériaux et des terrains achetés par lui; le dernier enchérisseur assumera ainsi l'exécution de tous les engagements incombant au concessionnaire évincé.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets, après, toutefois, déduction des frais. Le reste sera versé, pour compte du Gouvernement Impérial, à l'Administration de la Dette publique, pour être assigné à l'affectation de l'amortissement et intérêts des titres d'Etat émis pour la section déchue. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée, après un délai de six mois, et avec une réduction convenable de prix; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de ces droits à la présente concession, et les objets mis en adjudication deviendront, sans aucun paiement, la propriété de l'Etat.

Le cautionnement non encore restitué sera acquis au Gouvernement.

Art. 19. — En cas de reprise de la concession de la ligne par le Gouvernement Impérial conformément à l'article 19 de la convention, le matériel fixe, ainsi que le matériel roulant, tels que locomotives, wagons et chariots, servant à l'exploitation, seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial. Tous les approvisionnements, combustibles et tous objets mobiliers servant à l'exploitation et existant à l'époque de la reprise de la concession, seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial.

Art. 20. — A l'expiration de la durée de la concession, de chaque section, le concessionnaire devra, sans aucun paiement, livrer en bon état et libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial, les stations et voies de

chargement et de déchargement, ainsi que les bâtiments d'exploitation, tels que baraques et maisons destinées aux agents chargés du contrôle d'inspection et de la perception, les machines fixes et enfin tous les objets immobiliers et ne servant pas au transport. Le matériel fixe et le matériel roulant, tels que machines, wagons et chariots, servant à l'exploitation, seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial. Le matériel de construction et de réparation, combustibles, approvisionnements, et enfin tous les objets mobiliers servant à l'exploitation et existant à l'époque de la reprise de la concession, seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial. Toutefois, le Gouvernement Impérial ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Dans le cas où, cinq années avant l'expiration de la concession, le Gouvernement Impérial constaterait que le chemin de fer ne se trouve pas dans un état de bon entretien, il sera fait une mise en demeure au concessionnaire, et un délai lui sera accordé pour mettre la voie en bon état d'entretien. Si cette mise en demeure n'amène pas de résultat, le Gouvernement prendra en mains l'exploitation de la ligne et de ses dépendances et fera exécuter d'office, aux frais du concessionnaire, les réparations nécessaires pour mettre la voie en bon état. Les frais de réparation seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au concessionnaire; en cas d'insuffisance des recettes, le concessionnaire sera tenu d'y suppléer.

TITRE IV. — *Tarifs et Conditions relatifs au Transport des Voyageurs et des Marchandises.*

Art. 21. — Les droits de transport que le concessionnaire, en vertu de l'article 16 de la convention, est autorisé à percevoir sont déterminés par les tarifs maxima ci-dessus, qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces tarifs, une fois abaissés, ne pourront être relevés dans la limite du maximum qu'après un avis préalable d'un mois. De même, en cas d'abaissement de ces tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance. Tous les tarifs sont perçus par kilomètre de parcours. Les taxes minima sont comptées pour 8 kilom. au moins.

Les sommes qui grèvent les envois à titre de remboursement ne sont payées qu'après encaissement, et le concessionnaire percevra une commission de 2 pour 100.

Tarif I. — *Voyageurs.*

Par tête et par kilomètre (trains mixtes et de voyageurs):

	Paras.
1re classe	27
2e —	20
3e —	13

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de première et de deuxième classe, payeront une surtaxe de 30 pour 100. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils payeront la demi-taxe et occuperont place entière ; toutefois, deux enfants ne pourront, dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.

Tarif II. — *Bagages.*

Tout voyageur muni de son billet a droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages; les enfants payant demi-place n'auront droit à la gratuité que pour 20 kilog. Prix de transport par fraction indivisible de 10 kilog. d'excédent et par kilomètre, 1 para.

Les objets encombrants qui, sous une capacité de 30 décim. cubes, pèseraient moins de 7 kilog., seront assujettis au paiement du double de la taxe indiquée au tarif.

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu : 1° par bulletin de bagage délivré, un droit d'enregistrement de 20 paras, que le poids excède ou non le poids règlementaire de 30 kilog.; 2° un droit d'entreposage de 5 paras par jour pour tout colis non enlevé par le destinataire après l'arrivée des trains; 3° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, si ce pesage est conforme à la déclaration de la compagnie.

Tarif III. — *Chiens.*

Les chiens transportés dans les trains de voyageurs ou les trains mixtes paieront 4 paras par kilomètre.

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu par tête : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras; 2° un droit de 5 piastres par jour pour tout chien non réclamé par le destinataire et mis en fourrière par les soins du concessionnaire, aux risques et périls de qui de droit.

Tarif IV. — *Objets expédiés par grande vitesse.*

Il sera perçu :

1 para par kilom. et par fraction indivisible de 10 kilog. Tout objet qui, sous un volume de 30 décim. cubes, pèserait moins de 7 kilog., sera assujetti au paiement de la double taxe du tarif.

Frais accessoires.

En dehors des tarifs, il sera perçu : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras pour chaque expédition; 2° un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 kilog.; 3° un droit d'entreposage de 10 paras par jour, par fraction indivisible de 50 kilog., pour tout objet qui, pour quelque cause que ce soit, ne serait pas enlevé dans les vingt-quatre heures après l'envoie de la lettre d'avis, par le destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les trente-six heures s'il demeure dans une autre localité; 4° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire fait sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait conforme à la déclaration de la compagnie.

Tarif V. — *Paquets, Colis et Objets pesant moins de 25 kilog. expédiés par grande vitesse.*

Pour chaque paquet ou colis, il sera perçu, pour les premiers 30 kilom., une taxe de 3 piastres, y compris les droits d'enregistrement et de manutention, et 20 paras pour chaque 15 kilom. en sus.

Frais accessoires.

En dehors de cette taxe, il sera perçu : 1° un droit d'entrepôt de 10 paras pour les paquets et colis qui, pour quelque cause que ce soit, ne seraient pas enlevés dans les vingt-quatre heures suivant l'expédition de l'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les trente-six heures s'il demeure dans une autre localité; 2° un droit de 20 paras pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, s'il a pour résultat de justifier la déclaration de la compagnie.

Tarif VI. — *Titres, Espèces et Objets de Valeur.*

L'or et l'argent, soit en lingots, soit en monnaies ou travaillés, le mercure, le platine, les bijoux, pierres précieuses et autres valeurs, ne sont admis à l'expédition que comme marchandises de grande vitesse. La taxe à percevoir est le double de la taxe normale de grande vitesse appliquée aux poids effectifs, mais au minimum à 25 kilog. Le concessionnaire n'est pas tenu d'assurer les transports de l'espèce. La responsabilité du concessionnaire, pour les envois non assurés par lui, n'est engagée que dans les limites des dispositions qui règlent les conditions de transports des marchandises de grande vitesse.

Tarif VII. — *Voitures et Matériel roulant.*

Par kilomètre.	Vitesse	
	Grande	Petite
	Paras	Paras
Voitures à deux ou quatre roues à une banquette.	94	47
Voitures à quatre roues à deux banquettes. .	134	67

Frais accessoires.

En dehors de la taxe du tarif, il sera, pour toute expédition, perçu : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras; 2° des frais de manutention de 10 piastres par véhicule; 3° un droit de magasinage de 5 piastres par jour et par voiture; ces

droits de magasinage ne seront perçus que pour les voitures non réclamées par les destinataires quarante-huit heures après l'arrivée du train. En outre, si les objets se trouvant dans la voiture pèsent plus de 50 kilog., il sera perçu pour l'excédent de ces 50 kilogs. la taxe prévue pour les marchandises de deuxième classe transportées à petite vitesse, et ce, par fraction indivisible de 50 kilog.

Tarif VIII. — *Bestiaux.*

Par tête et par kilomètre.	Vitesse	
	Grande	Petite
	Paras	Paras
1. Bœufs, vaches, taureaux, buffles, chameaux, chevaux et bêtes de trait.	54	27
2. Veaux, ânes et porcs.	18	9
3. Moutons, brebis et chèvres.	8	4

Frais accessoires.

En outre du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras; 2° un droit de manutention de 100 paras par tête de première catégorie; un droit de manutention de 40 paras par tête de deuxième catégorie; 3° un droit de fourrière de 5 piastres par jour pour chaque tête de bétail non enlevé par le destinataire dans les vingt-quatre heures et parqué à ses risques et périls, et ce, sans préjudice des frais de fourrage à réclamer en outre.

Tarif IX. — *Marchandises transportées à petite vitesse, par tonne et par kilomètre.*

1re *Classe.*

Armes, bois de menuiserie et de teinture et autres bois de valeur, chandelles, boissons spiritueuses, cuivre, cotons, café, colle de poisson, matériel de carrosserie, cuirs, drogues, denrées coloniales, duvet, étoffes, épiceries, fers ouvrés, faïences, fruits, fontes, métaux bruts ou travaillés, garance, miroiteries,

huiles d'olive et autres, herbes, instruments de musique, meubles, objets de librairie, plombs ouvrés, plumes en fer, porcelaines, plantes, fourrures, suifs, soieries, sucre, verres à glace, stéarine, vinaigre, vins, verres de table, carreaux, lainages, livres, thé, tabac, graines de pavot, tinctoriales, sésames, anis, etc., 35 paras.

2ᵉ Classe.

Ardoise, charpente, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fer brut et fondu, fers en barres et en plaques, toiles, minerais, planche, marbres bruts, madriers, pierres de taille, poissons salés, plomb en saumon, viandes salées, légumes conservés, 27 paras.

3ᵉ Classe.

Terre glaise, briques, tuiles, paille, son, bois à brûler, cailloux, riz, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, fumiers, pierres de maçonnerie, argile, plâtre, terres à chaux, pavés et autres, sel, sable et légumes frais, 22 paras.

Toutefois, les céréales à transporter par wagons complets sur des distances non inférieures à 900 kilom. ne payeront pas plus de 6 paras par tonne et par kilomètre.

La taxe à percevoir sera calculée par fraction indivisible de 50 kilog. et pour un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilom.

Frais accessoires.

En dehors du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras; 2° 9 piastres par tonne, c'est-à-dire 18 paras par fraction indivisible de 50 kilog. si la manutention est opérée par les soins du concessionnaire; 3° un droit de magasinage de 10 paras par jour et par fraction indivisible de 50 kilog. pour les marchandises non enlevées dans les quarante-huit heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis au destinataire; 4° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire opéré sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait reconnu conforme au premier pesage.

Observations.

Les taxes du présent tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3.000 kilog.; pour toute masse

indivisible pesant de 3.000 kilog. à 5.000 kilog. le présent tarif sera augmenté de moitié; la compagnie ne pourra être tenue de transporter des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilog., et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial; si elle prend sur elle le transport et le factage de masses de ce poids, les frais et conditions de transport et de factage seront déterminés de gré à gré par les deux parties.

Tarif X. — *Assurances.*

Les marchandises assurées payeront les frais supplémentaires d'assurance suivants :

	Piastres
Marchandises d'une valeur de 500 piastres et transportées à petite vitesse	1.20
Marchandises d'une valeur de 500 piastres et transportées à grande vitesse.	4. »
Bagages des voyageurs, voitures, chevaux et autres, d'une valeur de 1.000 piastres	.2 »

Tarif XI. — *Trains spéciaux.*

Taxe à percevoir par kilomètre.

	Piastres
Locomotives avec wagons de sûreté.	15
Wagon salon	10
Wagon à voyageurs	5
Wagon ordinaire.	2.20
Pour tout essieu en plus de deux essieux par wagon .	2.20
Pour chaque demi-heure d'attente en plus du temps indiqué dans l'itinéraire	460
Minimum à percevoir par kilom. pour un train spécial.	35
Minimum à percevoir pour tout train spécial. . . .	700

Les taxes ci-dessus ne sont pas susceptibles des réductions prévues au Titre V.

Si la taxe à percevoir des voyageurs, bêtes et bagages transportés par train spécial est inférieure à la taxe qu'aurait produit le tarif par train ordinaire, le concessionnaire pourra appliquer le tarif ordinaire. La demande d'un train spécial doit être faite au moins vingt-quatre heures à l'avance.

Art. 22. — Pour les évaluations à faire conformément aux tarifs spécifiés plus haut et à ceux à intervenir, le para est

considéré comme la quarantième partie de la piastre, et la piastre comme la centième partie de la livre turque.

Toutefois, le concessionnaire sera tenu d'accepter toutes les monnaies ayant cours dans l'Empire au change fixé par le Trésor.

Art. 23. — Tous bestiaux, marchandises objets et céréales non spécifiés dans les articles précédents seront assimilés, pour la perception de la taxe, à la classe avec laquelle ils ont le plus de rapport.

Art. 24. — Tous les tarifs, qu'ils soient généraux, spéciaux, ou proportionnels ou différentiels, sont applicables à tous les voyageurs et expéditeurs sans distinction. En outre, ces tarifs, avant d'être appliqués, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial. En cas d'urgence, ces tarifs pourront être appliqués, en les notifiant au commissaire Impérial, avant l'approbation par le Gouvernement.

Art. 25. — Il est formellement interdit au concessionnaire de passer tout traité particulier ayant pour objet d'accorder des réductions des prix indiqués dans les tarifs. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux traités à passer avec le Gouvernement Impérial. Les pauvres et indigents seront, sur pièces justificatives délivrées par les autorités locales, transportés à moitié du tarif en vigueur.

Titre V. — *Stipulations relatives à divers services.*

Art. 26. — En temps de paix comme en temps de guerre, le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition écrite des autorités militaires, toutes les voitures et autre matériel et moyens de transports, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le chemin de fer, soit isolément, soit en corps, des militaires appartenant à l'armée de terre, à la flotte, à la police, et à la gendarmerie, ainsi que des zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toute sorte de matériel, munitions de guerre, et approvisionnements; au besoin le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du tarif, sauf en ce qui con-

cerne les officiers et les soldats, qui seront transportés au quart du tarif; de même, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement par les trains des voyageurs seront également transportés au tiers du tarif, les officiers et soldats au quart du tarif. Il est entendu que, pour les transports militaires, les soldats, en dehors des objets qu'ils porteront avec eux et dans le wagon où ils se trouveront, auront droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages par homme. Ces bagages pourront être composés des articles suivants :

Fusils, havre-sacs, gibernes, sacs-à-pain, bidons, vêtements, chaussures, batterie de cuisine, matériel d'ambulance, matériel d'armurier, du maréchal ferrant, de pansement pour les chevaux, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pelles, pioches, haches, instruments de musique, ainsi que les vivres nécessaires aux hommes pendant leur voyage en chemin de fer.

Toutefois, dans les cas où le Gouvernement Impérial en ferait la demande, le concessionnaire sera tenu de passer avec le Ministre de la Guerre une convention spéciale pour les transports et expéditions militaires, conformément aux règles établies à cet égard dans les autres pays.

Art. 27. — Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction au tiers du tarif pour le transport des détenus et condamnés, ainsi que de leurs gardiens; à cet effet, le concessionnaire sera tenu de mettre à sa disposition, lorsqu'il le requerra, le nombre de compartiments nécessaires dans les voitures de deuxième ou troisième classe, des trains ordinaires.

Art. 28. — Les fonctionnaires ou agents du Gouvernement chargés de l'inspection ou contrôle et de la surveillance de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les employés de l'Administration des Télégraphes et des Contributions indirectes, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie. Le matériel télégraphique des lignes de l'Etat sera transporté avec une réduction de 20 pour cent sur le tarif.

Art. 29. — La compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans les trains ordinaires des voyageurs, le transport des valises postales plombées accompagnées des agents nécessaires au service ; à cet effet, elle réservera, dans chaque train de voyageurs, un ou plusieurs compartiments de voitures de deuxième classe, jusqu'à concurrence d'une

voiture entière, suivant qu'elle en sera requise par le Gouvernement.

Dans le cas où l'Administration Impériale des Postes ferait construire un wagon spécial approprié au transport de la poste et le livrerait à la compagnie, la compagnie sera tenue de l'atteler à ses trains et de le transporter gratuitement.

Le concessionnaire ne pourra accepter aucun service postal étranger sans une autorisation préalable du Gouvernement.

Art. 30. — Le concessionnaire est obligé de faire circuler journellement, au moins un train mixte dans chaque sens.

En dehors de ce train mixte, la société établira entre Haïdar-Pacha et Alep, et vice versâ, au moins un train express direct par semaine.

Au moins toutes les deux semaines, ce train express direct sera prolongé jusqu'au Golfe Persique, et vice versâ.

La vitesse moyenne de ce train sur le réseau faisant l'objet de la présente convention ne sera pas inférieure à 45 kilom. à l'heure, arrêts compris, et ce, pendant les cinq premières années comptées à partir de la mise en exploitation de la ligne principale tout entière.

Après l'expiration desdites cinq années, la vitesse moyenne, arrêts compris, de ce train direct ne sera pas inférieure à 60 kilomètres.

La société établira en outre, si l'importance du trafic en démontre la nécessité, des trains directs comprenant des voitures de première et deuxième classes, dont la vitesse moyenne entre Haïdar-Pacha et le Golfe Persique, et vice versâ, ne sera pas inférieure à 40 kilom. à l'heure.

Le présent cahier des charges a été conformément à l'iradé promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, fait en double signé et échangé à Constantinople, le 20 février, 1318 (5 mars, 1903).

ZIHNI,
ARTHUR GWINNER,
TURK ZANDER,
HUGUENIN.

Certifié conforme à l'original :

Le Directeur du Bureau de Traduction du
Ministère du Commerce et des Travaux publics,
MOUHIB.

APPENDICE IV

CONTRAT DE L'EMPRUNT IMPÉRIAL OTTOMAN 4 % DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD (1903)

SÉRIE PREMIÈRE

Entre le Gouvernement Impérial ottoman, représenté par son Excellence Réchad Pacha, Ministre des Finances, agissant en vertu d'un iradé Impérial en date du 3 zilhi, 1320, d'une part; la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour le compte de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, en formation, pour laquelle elle se porte fort, représentée par le président de son conseil d'administration, M. Arthur Gwinner, son directeur général, M. Turk Zander, et son directeur général adjoint, M. Edouard Huguenin, d'autres part; la Deutsche Bank, représentée par son directeur, M. Arthur Gwinner, intervenant pour ce qui concerne dans le présent contrat; et M. le Commandant Léon Berger, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, ès qualités intervenant pour ce qui concerne la susdite administration dans le présent contrat, il a été arrêté et convenu ce qui suit:

Le Gouvernement Impérial ottoman ayant décidé la création d'un emprunt, dont l'annuité pour intérêts et amortissement sera équivalent de la garantie kilométrique de 11.000 francs par an et par kilomètre, accordée pour la première section de 200 kilomètres partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, selon l'article 35 de la convention conclue en date du 20 février, 1318 (5 mars, 1903), entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société

du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, les conditions dudit emprunt seront arrêtées par les articles qui suivent.

L'Administration de la Dette publique ottomane est chargée de l'encaissement et de la gestion des dîmes affectées par le Gouvernement Impérial ottoman au présent emprunt et intervient à ce titre.

La Deutsche Bank intervient en représentation du groupe financier — pour lequel elle se porte fort — qui sera chargé du service de l'emprunt.

Ceci exposé, il est stipulé :

Article premier. — Le Gouvernement Impérial ottoman créera, conformément au modèle ci-annexé, 108.000 obligations au porteur de 500 francs, soit 408 marks, soit 20l., soit 240 florins de Hollande, soit £ T. 22, nominaux chacune, représentant la somme de 54.000.000 de francs, soit 44.064.000 marks, soit 2.160.000l., soit 25.920.000 florins de Hollande, soit £ T. 2.376.000 nominaux. (Voir l'article 6.)

L'emprunt portera le nom « Emprunt Impérial ottoman 4 pour cent du Chemin de Fer de Bagdad, série première ».

Art. 2. — Les obligations du présent emprunt rapporteront un intérêt de 4 pour cent l'an, payable semestriellement au choix du porteur en francs, ou en marks, ou en livres sterling, ou en florins de Hollande, ou en livres turques, le 2 janvier (N. S.) et le 1er juillet (N. S.) de chaque année à Constantinople, Paris, Berlin, Francfort-sur-le-Mein, Londres, Amsterdam, et dans d'autres villes de l'Europe (à désigner éventuellement par la Deutsche Bank). Le premier coupon attaché à ces obligations portera l'échéance du 1er juillet, 1903 (N. S.), et comprendra l'intérêt du premier semestre de 1903. Il est bien entendu que les intérêts au taux de 4 pour cent à partir du 1er janvier, 1903, jusqu'à la date de l'émission, seront déduits du montant à payer sur ledit coupon.

Les obligations du présent emprunt seront remboursables au pair en francs, ou en marks, ou en livres sterling, ou en florins de Hollande, ou en livres turques, au choix du porteur, en une période de quatre-vingt-dix-huit ans, comptés à partir du 2 janvier, 1903 (N. S.), au moyen d'un amortissement de 0.087538 pour cent l'an, calculé sur le capital nominal de 54.000.000 de francs , soit 44.064.000 marks, soit 2.160.000l., soit 25.920.000 florins de Hollande, soit £ T. 2.376.000, et devant

s'effectuer par voie de rachat au-dessous du pair par les soins de 'lAdministration de la Dette publique ottomane, et par tirages au sort annuels au pair, si des rachats ne peuvent pas s'effectuer au-dessous du pair.

Les tirages auront lieu deux mois avant l'échéance du coupon au 2 janvier (N. S.) de chaque année, et le paiement des titres amortis sera effectué simultanément avec le paiement de ce coupon.

Le premier tirage aura lieu le 2 novembre, 1903 (N. S.).

Les tirages ainsi que les rachats auront lieu par les soins et aux bureaux de l'Administration de la Dette publique ottomane à Constantinople.

Le résultat de chaque tirage sera communiqué par ladite administration, au plus tard le lendemain du jour des tirages, par lettre chargée à la Deutsche Bank, et publié, de même que toutes les annonces concernant le service du présent emprunt par les soins de la Deutsche Bank aux frais du Gouvernement Impérial ottoman dans deux journaux de Constantinople, deux journaux de Berlin, un journal de Francfort-sur-le-Mein, deux journaux de Paris, et un journal de Londres.

Art. 3. — Le présent emprunt est remis par le Gouvernement Impérial ottoman à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, qui l'accepte pour compte de la Société Impériale ottomane du Chemin de fer de Bagdad en formation en paiement de la subvention kilométrique, accordée par le Gouvernement Impérial ottoman pour la première section de 200 kilomètres partant de Konia du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, dont la concession est accordée à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie par convention du 20 février, 1318 (5 mars, 1903).

Art. 4. — Les frais de confection et d'impression des obligations seront à la charge du Gouvernement Impérial ottoman. La Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie aura le droit de réunir en un seul titre plusieurs obligations. Dans ce cas, elle devra soumettre, avant la confection des titres, au Gouvernement Impérial ottoman la liste des types qu'elle voudra faire confectionner. L'approbation par le Gouvernement Impérial ottoman du modèle des titres définitifs aura lieu dans un délai de quinze jours à partir de la date de sa présen-

tation par la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie au Ministère des Finances à Constantinople. A défaut de réponse dans le délai ci-dessus fixé, le modèle présenté sera considéré comme ayant obtenu l'approbation du Gouvernement Impérial ottoman.

Art. 5. — Le Gouvernement Impérial ottoman, afin de faciliter la prompte émission du présent emprunt sur les places européennes autorise la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie à faire émettre par les banques chargées de l'émission des scrips pour la totalité de l'emprunt. Ces scrips ne seront pas sujet à une approbation préalable du Gouvernement Impérial ottoman.

Art. 6. — Les obligations définitives porteront la griffe du Ministre des Finances de l'Empire ottoman et seront signées à la main, pour contrôle, par un délégué du Gouvernement Impérial ottoman dûment autorisé. Elles porteront, en outre, le fac-similé de la signature du président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, et le fac-similé de la signature du président du conseil d'administration de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Les titres définitifs seront libellés en français, en turc, en allemand, et en anglais. Ils seront divisés en 5.400 séries de 10.000 francs, 8.160 marks, 400l., 4.800 florins de Hollande, £ T. 440 chacune, numérotées de 1 à 5.400. Chaque série sera divisée en coupures qui porteront :

		Fr.
Les numéros 1 à 20 si ce sont des coupures de	. . .	500
Les numéros 1 à 4	— . . .	2.500
Et les numéros 1 à 2	— . . .	5.000

Les titres définitifs seront reçus dans toutes les caisses de l'Etat ottoman comme cautionnement ou garantie.

Art. 7. — Les coupons échus et payés, ainsi que les obligations sorties aux tirages et remboursées, seront annulés par perforation et remis par la Deutsche Bank à l'Administration de la Dette publique ottomane, qui les remettra au Trésor Impérial.

Lors du remboursement des obligations sorties aux tirages tous les coupons non échus devront se trouver attachés au

titre, et les coupons manquants seront déduits du montant à rembourser au porteur du titre amorti.

Art. 8. — Les coupons échus qui n'auront pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront la date de leur échéance, ainsi que les obligations sorties aux tirages et non présentées à l'encaissement dans les quinze années qui suivront le jour de leur exigibilité, seront prescrits au profit du Trésor Impérial ottoman.

Art. 9. — Pour assurer le paiement régulier de l'intérêt et de l'amortissement, s'élevant à 2.207.270 fr. 52 c. par an, ainsi que des frais de commission, de change, d'annonces, etc., afférents au présent emprunt, le Gouvernement Impérial ottoman assigne et affecte à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, ès qualités, pour le compte des porteurs des titres de l'emprunt, d'une manière exclusive et irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sur des revenus dont l'encaissement est confié à l'Administration de la Dette publique ottomane, savoir :

	£ T.
Sur les dîmes du vilayet de Konia, l'affectation d'une somme fixe minimum de.	36.000
Sur les dîmes des sandjiaks d'Urfa et d'Alep, l'affectation d'une somme fixe minimum de.	70.000
Soit ensemble	106.000

Ces affectations seront privilégiées à toute charge postérieure. Pour les dîmes du vilayet de Konia la charge précitée de £ T. 36.000 par an, ainsi que pour les dîmes des sandjiaks d'Alep et Urfa, la charge de £ T. 70.000 par an passeront après des sommes annuelles de £ T. 138.000 et de £ T. 23.500 respectivement, réservées pour d'autres destinations par des contrats antérieurs.

Dans le cas où les encaissements sur les dîmes du vilayet de Konia et des sandjiaks d'Alep et d'Urfa n'atteindraient pas le montant susindiqué, l'insuffisance en sera comblée par les revenus des dîmes d'autres districts.

Il est stipulé que lors de l'adjudication des dîmes dans le vilayet de Konia et les sandjiaks d'Urfa et d'Alep susmentionnés, ou dans les districts qui viendraient s'ajouter en cas

d'insuffisance, adjudication à laquelle assistera pour chaque vilayet ou sandjiak un délégué de la Dette publique ottomane, avec une coopération effective dans toutes les opérations que comporte l'adjudication, les bons obligataires à livrer par les adjudicataires pour la contre-valeur des dîmes résultant de cette adjudication, pour un montant de £ T. 106.000 seront libellés, payables à l'ordre des caisses de l'Administration de la Dette publique ottomane, se trouvant dans le vilayet de Konia et les sandjiaks d'Urfa et d'Alep susénoncés et payés à celles-ci exclusivement. L'adjudication des dîmes sera opérée en stricte conformité des règlements en vigueur sur les revenus des dîmes.

En cas d'impossibilité absolue de trouver des affermeurs selon les lois en vigueur, et si les dîmes doivent être réalisées en nature, le Gouvernement Impérial ottoman s'engage à placer la totalité de ces produits dans des magasins à double clef, dont l'une confiée aux agents de la Dette publique ottomane. Ces produits devront être vendus d'un commun accord par les autorités locales conjointement avec les agents de la Dette publique ottomane, en conformité des lois en vigueur, et les sommes à payer par les acheteurs devront être versées intégralement et directement dans les caisses de la Dette publique ottomane.

Sous aucun prétexte cette dîme ne pourra être soustraite à son affectation.

En dehors des affectations susénoncées, s'élevant à £ T. 106,000, le Gouvernement Impérial ottoman assigne et affecte au présent emprunt d'une manière irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sa part dans les recettes brutes de la section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique (voir l'article 35 de la convention passée le 20 février, 1318 (5 mars, 1903), entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie), qui sera établie annuellement suivant l'article 40 de la convention précitée. Lorsque le montant de cette part du Gouvernement dans les recettes d'un exercice sera établi, la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad le versera pour le compte du service de l'emprunt à l'Administration de la Dette publique ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial ottoman tout surplus qui restera

disponible au delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1er juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial ottoman déclare qu'il n'apportera pendant toute la durée du présent contrat aucune modification pouvant diminuer ou changer les revenus spécialement affectés au service de l'annuité du présent emprunt, sans accord préalable entre les signataires du présent contrat et avant d'avoir affecté à l'emprunt d'autres revenus agréés par eux comme d'une valeur égale et présentant les mêmes garanties.

Art. 10. — La Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, affecte au présent emprunt, la section de 200 kilom. partant de Konia, du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, ainsi que le matériel roulant y appartenant. Elle affecte, en outre, de la même façon, sa part dans les recettes de ce chemin de fer après paiement des frais d'exploitation; mais les porteurs de l'emprunt n'auront aucun droit à s'immiscer dans l'administration de la société.

Ladite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation, tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la société, sera versée en cas de besoin par celle-ci à l'Administration de la Dette publique ottomane pour le compte du service de l'emprunt annuellement, après approbation du bilan de chaque exercice par l'assemblée générale. Si l'Administration de la Dette publique ottomane n'a pas notifié à la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, au plus tard jusqu'au jour précédent, chaque année, l'assemblée générale ordinaire de ladite société, la nécessité d'appliquer cette affectation au service de l'emprunt, la société est autorisée à disposer librement de la part des recettes en question. Le Gouvernement Impérial ottoman aura à rembourser à la société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef pour compte du service de l'emprunt d'Etat.

Art. 11. — La Deutsche Bank sera chargée du service de l'intérêt et de l'amortissement du présent emprunt d'une manière irrévocable et pour toute sa durée.

Le Gouvernement Impérial ottoman alloue à la Deutsche Bank un ¼ pour 100 sur les sommes payées, soit par elle, soit par les maisons de banque qu'elle désignera, pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du présent emprunt. Pour

le service de l'emprunt à Paris, désignation est faite d'ores et déjà de la Banque Impériale ottomane, la désignation d'autres établissements financiers en dehors de celle-ci etant réservée.

Art. 12. — L'administration de la Dette publique ottomane prélèvera sur le produit des dîmes spécifiées à l'article 9 du présent contrat :

1° 5 pour 100 alloués à l'Administration de la Dette publique ottomane pour frais de gestion et de perception des dîmes affectées au présent emprunt;

2° Les sommes nécessaires au service de l'intérêt et de l'amortissement de cet emprunt, y compris les différences de change pouvant résulter des paiements de coupons et de titres amortis opérés à l'étranger en francs, en marks, en livres sterling et en florins de Hollande, et qui seront remis par l'Administration de la Dette publique ottomane à la Deutsche Bank sur simple avis de celle-ci;

3° Les frais de publicité (article 2), de commission (article 11), ainsi que les menus frais pour envois de coupons, de titres sortis, etc.

Par contre, il est expressément entendu que l'Administration de la Dette publique ottomane n'aura aucun droit à une commission sur les sommes qu'elle recevra pour compte du service de l'emprunt par la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation, selon les articles 9 et 10 du présent contrat.

Art. 13. — L'Administration de la Dette publique ottomane sera tenue de remettre à la Deutsche Bank, au fur et à mesure des encaissements effectués sur les dîmes affectées à cet emprunt, les sommes nécessaires au service semestriel de l'intérêt et de l'amortissement de l'emprunt, et de cette façon à ce que la totalité des susdites sommes se trouve entre les mains de la Deutsche Bank au plus tard quatre semaines avant chaque échéance.

La Deutsche Bank convertira chaque remise en marks dans les trois jours, au mieux des intérêts du Trésor Impérial ottoman, et passera le montant dans un compte spécial au crédit du Gouvernement Impérial ottoman avec un intérêt de 1 pour 100 au-dessous de l'escompte officiel de la Banque de l'Empire d'Allemagne.

Cet intérêt courra au profit du Gouvernement Impérial ottoman à partir de la date de chaque versement fait à la Deutsche Bank jusqu'à deux semaines avant l'échéance semestrielle à laquelle ces versements sont applicables.

Le compte dont il est parlé ci-dessus sera arrêté entre la Deutsche Bank et l'Administration de la Dette publique ottomane le 2 janvier et le 1er juillet de chaque année.

Art. 14. — L'emprunt et tous les actes se rattachant au présent contrat et à sa réalisation, ainsi que les obligations et les coupons de cet emprunt, sont exempts de tout droit de timbre, taxe, ou impôt en Turquie, dans le présent et dans l'avenir.

Le Gouvernement Impérial ottoman s'interdit de faire aucune déduction ou réduction quelconque sur le paiement des coupons et le remboursement des obligations.

Les frais des timbres à l'étranger sur les obligations du présent emprunt seront à la charge de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation.

Art. 15. — L'obtention de la cote des obligations du présent emprunt dans les bourses européennes que la Deutsche Bank désignera, et les frais y relatifs, seront à la charge de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad en formation, et le Gouvernement Impérial ottoman interposera ses bons offices, à cet effet, par l'intermédiaire de ses Ambassades.

Le Ministre des Finances signera les prospectus nécessités par l'émission du présent emprunt.

Art. 16. — Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve le droit de retirer de la circulation à toute époque les obligations de l'emprunt qui fait l'objet du présent contrat, en les remboursant au pair après un préavis public d'au moins deux mois.

Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve également le droit de procéder à toute époque et au profit du Gouvernement Impérial ottoman à une conversion dudit emprunt moyennant le remboursement en effectif, au pair, des titres de cet emprunt encore en circulation et leur substitution par d'autres titres portant un intérêt moins élevé.

Art. 17. — Tout différend pouvant surgir de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat sera réglé par voie d'ar-

bitrage. Chacune des parties intéressées dans le litige nommera un arbitre dans le délai d'un mois.

En cas de désaccord entre les arbitres, ceux-ci nommeront un surarbitre, dont la décision devra être définitive et exécutoire pour toutes les parties contractantes.

Fait en triple, à Constantinople, le 20 février, 1318 (5 mars, 1903).

Le Ministre des Finances :
RECHAD.

Pour la Deutsche Bank :
A. GWINNER.

Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie :
ARTHUR GWINNER.
TURK ZANDER.
HUGUENIN.

Le Président de la Dette publique ottomane :
Commandant LEON BERGER.

APPENDICE V

CONTRAT DE L'EMPRUNT DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD (1908) SÉRIES DEUXIÈME ET TROISIÈME

Entre le Gouvernement Impérial ottoman, représenté par son Excellence Mehmed Zia Pacha, Ministre des Finances, agissant en vertu d'un iradé Impérial en date du 19 mai, 1324 (1er juin, 1908), d'une part; la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, représentée par M. E. Huguenin, administrateur-délégué, et M. Ch. Helfferich, administrateur de la société, d'autre part; la Deutsche Bank, représentée par M. E. Huguenin et M. Ch. Helfferich, intervenant pour ce qui la concerne dans le présent contrat, et M. le Commandant L. Berger, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, ès qualités, intervenant pour ce qui concerne la susdite administration dans le présent contrat, il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement Impérial ottoman ayant décidé la création d'un emprunt, dont l'annuité pour intérêts et amortissement sera l'équivalent de la garantie kilométrique de 11.000 fr. par an et par kilomètre, accordée pour la partie de Boulgourlou à Hélif et l'embranchement de Tel-Halbesch à Alep, d'une longueur totale d'environ 840 kilom., du Chemin de Fer de Konia-Bagdad-Golfe Persique, selon l'article 35 de la convention conclue, en date du 20 février, 1318 (5 mars 1903), entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie, et la convention additionnelle signée simultanément avec le présent contrat entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer ottoment Impérial ottoman et la Société Impériale ottomane du

Chemin de Fer de Bagdad, les conditions dudit emprunt seront arrêtées par les articles qui suivent.

L'Administration de la Dette publique ottomane est chargée de la gestion de la garantie affectée par le Gouvernement Impérial ottoman au présent emprunt, en ce qui concerne les excédents des revenus concédés à la Dette publique ottomane, et intervient à ce titre.

La Deutsche Bank intervient en représentation du groupe financier, pour lequel elle se porte fort, qui sera chargé du service de l'emprunt.

Ceci exposé, il est stipulé :

Article premier. — Le Gouvernement Impérial ottoman créera un emprunt comprenant deux séries, savoir :

Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad, série deuxième; et

Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad, série troisième.

La deuxième série est divisée en 216.000 obligations au porteur de 500 fr., soit 408 marks, soit 20 l., soit 240 florins de Hollande, soit £ T. 22 nominaux chacune, représentant la somme de 108.000.000 de francs, soit 88.128.000 marks, soit 4.320.000 l., soit 51.840.000 florins de Hollande, soit £ T. 4.752.000 nominaux.

L'Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad, série troisième, est divisé en 238.000 obligations au porteur de 500 fr., soit 408 marks, soit 20 l., soit 240 florins de Hollande, soit £ T. 22 nominaux chacune, représentant la somme de 119.000.000 de francs, soit 97.104.000 marks, soit 4.760.000 l., soit 57.120.000 florins de Hollande, soit £ T. 5.236.000 nominaux. (Voir article 6.)

Art. 2. — Les obligations des deux séries du présent emprunt rapporteront un intérêt de 4 pour 100 l'an, payable semestriellement, au choix du porteur, en francs ou en marks, ou en livres sterling ou en florins de Hollande ou en livres turques, le 2 janvier (N. S.) et le 1er juillet (N. S.) de chaque année, à Constantinople, Paris, Berlin, Francfort-sur-le-Mein, Hambourg, Londres, Amsterdam, et dans d'autres villes de l'Europe (à désigner éventuellement par la Deutsche Bank). Le premier coupon attaché aux obligations de l'Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad, série

deuxième, portera l'échéance du 1er juillet, 1908 (N. S.), et comprendra l'intérêt du premier semestre de 1908. Il est bien entendu que les intérêts aux taux de 4 pour 100 à partir du 1er janvier, 1908, jusqu'à la date de l'émission, seront déduits du montant à payer sur ledit coupon.

L'échéance du premier coupon attaché aux obligations de l'Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad, série troisième, sera fixée à la date de la remise de cette série à la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad par le Ministre des Finances, d'un commun accord avec la Deutsche Bank.

Les obligations des deux séries du présent emprunt seront remboursables au pair en francs ou en marks ou en livres sterling ou en florins de Hollande ou en livres turques, au choix du porteur, en une période de quatre-vingt-dix-sept et demi ans comptés pour chaque série, à partir de l'échéance du premier coupon y afférent, et ce au moyen d'un amortissement de 0,087538 pour 100 l'an, calculé sur le capital nominal de chaque série indiquée plus haut, et devant s'effectuer par voie de rachat au-dessous du pair par les soins de l'Administration de la Dette publique ottomane, et par tirages au sort annuels au pair, si des rachats ne peuvent pas s'effectuer au-dessous du pair.

Les tirages auront lieu deux mois avant l'échéance du coupon au 2 janvier (N. S.) de chaque année, et le paiement des titres amortis sera effectué simultanément avec le paiement de ce coupon.

Le premier tirage aura lieu, pour la deuxième série, le 2 novembre, 1908 (N. S.), et pour la troisième série, deux mois avant l'échéance du deuxième coupon y afférent.

Les tirages ainsi que les rachats auront lieu par les soins et aux bureaux de l'Administration de la Dette publique ottomane à Constantinople.

Le résultat de chaque tirage sera communiqué par ladite administration, au plus tard le lendemain du jour des tirages, par lettre chargée à la Deutsche Bank, et publié, simultanément avec une liste indiquant les numéros des obligations sorties aux tirages antérieurs et non encore présentées au remboursement, de même que toutes les annonces concernant le service du présent emprunt, par les soins de la Deutsche Bank, aux frais du Gouvernement Impérial ottoman dans

deux journaux de Constantinople, deux journaux de Berlin, un journal de Francfort-sur-le-Mein, un journal de Hambourg, deux journaux de Paris, un journal de Londres, et un journal d'Amsterdam.

Art. 3. — La deuxième et la troisième série de l'Emprunt Impérial ottoman 4 pour 100 du Chemin de Fer de Bagdad seront remises par le Gouvernement Impérial ottoman à la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, qui l'accepte, en paiement de la subvention kilométrique accordée par le Gouvernement Impérial ottoman pour la partie de Boulgourlou à Hélif et l'embranchement de Tel-Habesch à Alep, d'une longueur totale d'environ 840 kilom. du Chemin de Fer de Koniah-Bagdad-Golfe Persique, dont la concession est accordée à la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie par convention du 20 février, 1308 (5 mars, 1903).

La remise de la deuxième série aura lieu à la signature du présent contrat.

La remise de la troisième série aura lieu à une date postérieure à désigner par la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Art. 4. — Les frais de confection et d'impression des obligations seront à la charge du Gouvernement Impérial ottoman. L'approbation par le Gouvernement Impérial ottoman du modèle des titres définitifs aura lieu dans un délai de quinze jours à partir de la date de sa présentation par la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad au Ministère des Finances à Constantinople. A défaut de réponse dans le délai ci-dessus fixé, le modèle présenté sera considéré comme ayant obtenu l'approbation du Gouvernement Impérial ottoman.

Art. 5. — Le Gouvernement Impérial ottoman, afin de faciliter la prompte émission du présent emprunt sur les places européennes, autorise la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad à faire émettre, par les banques chargées de l'émission, des scrips pour la totalité de l'emprunt. Ces scrips ne seront pas sujets à une approbation préalable du Gouvernement Impérial ottoman.

Art. 6. — Les obligations définitives porteront la griffe du Ministre des Finances de l'Empire ottoman et seront signées à la main, pour contrôle, par un délégué du Gouvernement Impérial ottoman dûment autorisé. Ce délégué devra être

rendu à Berlin dans un délai maximum de deux mois comptés à partir de la date de la demande de la Deutsche Bank. Elles porteront, en outre, le fac-similé de la signature du président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane et le fac-similé de la signature du président d'administration de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Les titres définitifs seront libellés en français, en turc, en allemand, et en anglais.

Les titres de la deuxième série seront divisés en 162.000 coupures d'une obligation (Nos. 1 à 162.000), 10.800 coupures de cinq obligations (Nos. 162.001 à 172.800).

Les titres de la troisième série seront divisés en 178.500 coupures d'une obligation (Nos. 1 à 178.500), 11.900 coupures de cinq obligations (Nos. 178.501 à 190.400).

Les titres définitifs seront reçus dans toutes les caisses de l'Etat ottoman comme cautionnement ou garantie.

Art. 7. — Les coupons échus et payés, ainsi que les obligations rachetées ou sorties aux tirages et remboursées, seront annulées par perforation, et remis par la Deutsche Bank à l'Administration de la Dette publique ottomane, qui les remettra au Trésor Impérial.

Lors du remboursement des obligations sorties au tirage, tous les coupons non échus devront se trouver attachés au titre, et les coupons manquants seront déduits du montant à rembourser au porteur du titre amorti.

De même, si l'amortissement a lieu par voie de rachat, tous les coupons non échus devront se trouver attachés aux titres ainsi rachetés.

Art. 8. — Les coupons échus qui n'auront pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront la date de leur échéance, ainsi que les obligations sorties aux tirages et non présentées à l'encaissement dans les quinze années qui suivront le jour de leur exigibilité, seront prescrits au profit du Trésor ottoman.

Art. 9. — Pour assurer le paiement régulier de l'intérêt et de l'amortissement, s'élevant pour la deuxième série à 4.414.541 fr. 4 centimes par an, et pour la troisième série à 4.864.170 fr. 22 c. par an, ainsi que des frais de commission, de change, d'annonces, etc., afférents au présent emprunt, le Gouvernement Impérial ottoman assigne et affecte à la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, ès qualités,

pour le compte des porteurs des titres de l'emprunt, d'une manière exclusive et irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sur les excédents des recettes nettes de la Dette publique ottomane revenant au Gouvernement Impérial ottoman selon l'article 7 du décret-annexe au décret du 28 mouharrem, 1299, une somme fixe de £ T. 200.000 pour la deuxième série et de £ T. 220.000 pour la troisième série, soit une somme totale de £ T. 420.000, étant bien entendu que l'affectation des £ T. 220.000 pour le service de la troisième série passe après l'affectation des £ T. 200.000 pour la deuxième série.

L'affectation susvisée sera privilégiée à toute charge postérieure pour ladite part des recettes.

Par contre, elle passe après une somme annuelle de £ T. 124.059,38 que le Gouvernement Impérial ottoman a déjà affectée au service de l'Emprunt ottoman 4 pour cent de 1904, de nominal 2.500.000 l., jusqu'à parfaite extinction du capital nominal de cet emprunt. En outre, la somme annuelle de £ T. 420.000 affectée au service du présent emprunt ne deviendra exigible qu'après remboursement intégral des avances suivantes, garanties par les excédents des recettes nettes de la Dette publique ottomane, revenant au Gouvernement Impérial après prélèvement de la susdite annuité de £ T. 124.059,38 de l'Emprunt ottoman 4 pour Cent de 1904, savoir :

	L T.
1. Avance de la Banque Impériale ottomane du 4 (17) mars 1906, de L T. 200,000 ; solde au commencement de l'année 1908-9.	70.000
2. Avance de la Banque Impériale ottomane du 9 (22) décembre, 1906.	250.000
3. Avance de la Banque Impériale ottomane du 14 (27) avril, 1907.	200 000
4. Avance de la Deutsche Bank du 24 décembre, 1907 (6 janvier, 1908), et du 1er (14) mars, 1908. . . .	300.000
5. Avance du chemin de fer ottoman d'Anatolie du 28 février (12 mars), 1908.	[illegible]0 000

[426] D

Dans le cas où la part revenant au Gouvernement Impérial ottoman dans les excédents susmentionnés ne suffirait pas pour couvrir l'annuité afférente aux deux séries du présent emprunt, le Gouvernement Impérial ottoman parfera l'insuf-

fisance éventuelle qui serait constatée à la fin d'une année, au moyen des premières recettes des aghnams des vilayets de Koniah, d'Adana, et d'Alep, afférentes à l'années suivante, étant bien entendu qu'en ce qui concerne les aghnams du vilayet d'Alep, la présente affectation passe après une somme de £ T. 40.000 réservée pour une autre destination par un contrat antérieur.

Sous aucun prétexte les revenus assignés au présent emprunt ne pourront être soustraits à leur affectation.

En dehors de l'affectation susénoncée, s'élevant à £ T. 420.000, le Gouvernement Impérial ottoman assigne et affecte au présent emprunt, d'une manière irrévocable, jusqu'à parfaite extinction du capital nominal des obligations, sa part dans les recettes brutes moyennes de la partie de Boulgourlou à Hélif et de l'embranchement de Tel-Habesch à Alep, d'une longueur totale de 840 kilomètres environ, du Chemin de Fer de Koniah-Bagdad-Golfe Persique (voir article 35 de la convention passée le 20 février, 1318 (5 mars, 1903), entre le Gouvernement Impérial ottoman de la Société du Chemin de Fer ottoman d'Anatolie), qui sera établie annuellement suivant l'article 40 de la convention précitée.

Toutefois, il reste bien entendu que, selon les dispositions de l'article 35, alinéa 18, de ladite convention, pour les titres d'Etat à émettre pour l'exécution des différentes sections du Chemin de Fer de Koniah-Bagdad-Golfe Persique, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement Impérial, de façon à ce que le montant disponible reste affecté à communauté de ces mêmes titres dans la proportion du montant primitif nominal de chaque émission. Lorsque le montant de la part du Gouvernement dans les recettes d'un exercice sera établi, la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad le versera pour le compte du service de l'emprunt à l'Administration de la Dette publique ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial ottoman tout surplus qui restera disponible au delà des sommes exigées pour le payement du coupon échéant le 1er juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial ottoman déclare qu'il n'apportera pendant toute la durée du présent contrat aucune modification pouvant diminuer ou changer les revenus spécialement affectés au service de l'annuité du présent emprunt, sans accord préalable entre les signataires du présent

contrat et avant d'avoir affecté à l'emprunt d'autres revenus agréés par eux comme d'une valeur égale et présentant les mêmes garanties.

Art. 10. — En conformité des dispositions de l'article 35, alinéa 12, de la convention du 20 février, 1318 (5 mars, 1903), la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, de son côté, a affecté en gage, d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs des titres de l'Etat déjà émis ou encore à émettre du chef de l'annuité kilométrique accordée au concessionnaire, la ligne de Koniah au Golfe Persique et ses embranchements, avec leur matériel roulant. Elle affecte, en outre, de la même façon, sa part dans les recettes de la ligne de Boulgourlou à Hélif et de l'embranchement de Tel-Habesch à Alep, d'une longueur totale d'environ 840 kilom., à établir suivant les dispositions des articles 35 et 36 de la convention précitée, après payement des frais d'exploitation; mais les porteurs de l'emprunt n'auront aucun droit de s'immiscer dans l'administration de la société.

Ladite part des recettes ,déduction faite des frais d'exploitation. tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la société, sera versée en cas de besoin par celle-ci à l'Administration de la Dette publique ottomane pour le compte du service de l'emprunt, annuellement, après approbation du bilan de chaque exercice par l'assemblée générale. Si l'Administration de la Dette publique ottomane n'a pas notifié à la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, au plus tard jusqu'au jour précédent, chaque année, l'assemblée générale ordinaire de ladite société, la nécessité d'appliquer cette affectation au service de l'emprunt, la société est autorisée à disposer librement de la part des recettes en question.

Le Gouvernement Impérial ottoman aura à rembourser à la société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef pour compte du service de l'emprunt d'Etat.

Art. 11. — La Deutsche Bank sera chargée du service de l'intérêt et de l'amortissement de la deuxième et de la troisième série de l'Emprunt Impérial ottoman 4 pour Cent du Chemin de Fer de Bagdad d'une manière irrévocable et pour toute sa durée.

Le Gouvernement Impérial ottoman alloue à la Deutsche Bank 1/4 pour cent sur les sommes payées, soit par elle, soit par les maisons de banque qu'elle désignera, pour le service de

l'intérêt et de l'amortissement des deux séries du présent emprunt. Pour le service de l'emprunt à Paris, désignation est faite d'ores et déjà de la Banque Impériale ottomane, la désignation d'autres établissements financiers en dehors de celle-ci étant réservée.

Art. 12. — L'Administration de la Dette publique ottomane prélèvera sur la part du Gouvernement dans les excédents spécifiés à l'article 9 du présent contrat :

1. Les sommes nécessaires au service de l'intérêt et de l'amortissement de la deuxième et de la troisième série de l'Emprunt Impérial ottoman 4 pour cent du Chemin de Fer de Bagdad, y compris les différences de change pouvant résulter des payements de coupons et de titres amortis opérés à l'étranger en francs, en marks, en livres sterling et en florins de Hollande, et qui seront remis par l'Administration de la Dette publique ottomane à la Deutsche Bank sur simple avis de celle-ci.

2. Les frais de publicité (article 2), de commission (article 11), ainsi que les menus frais pour envois de coupons, de titres sortis, etc.

Par contre, il est expressément entendu que l'Administration de la Dette publique ottomane n'aura aucun droit à une commission sur les sommes qu'elle recevra pour compte du service de l'emprunt par la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, selon les articles 9 et 10 du present contrat.

Art. 13. — Les fonds nécessaires pour le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations du présent emprunt seront versés par l'Administration de la Dette publique ottomane à la Deutsche Bank, et ce de façon à ce que la totalité des susdites sommes se trouve entre les mains de la Deutsche Bank, au plus tard quatre semaines au moins avant les échéances respectives des coupons et des remboursements des titres amortis.

La Deutsche Bank convertira chaque remise en marks dans les trois jours, au mieux des intérêts du Trésor Impérial ottoman, et passera le montant dans un compte spécial au crédit du Gouvernement Impérial ottoman, avec un intérêt de 1 pour cent au-dessous de l'escompte officiel de la Banque de l'Empire d'Allemagne.

Cet intérêt courra au profit du Gouvernement Impérial ottoman à partir de la date de chaque versement fait à la Deutsche

Bank jusqu'à deux semaines avant l'échéance semestrielle à laquelle ces versements sont applicables.

Le compte dont il est parlé ci-dessus sera arrêté entre la Deutsche Bank et l'Administration de la Dette publique ottomane le 2 janvier et le 1er juillet de chaque année.

Art. 14. — Les deux séries du présent emprunt et tous les actes se rattachant au présent contrat et à sa réalisation, ainsi que les obligations et les coupons des deux séries de cet emprunt, sont exempts de tout droit de timbre, taxe, ou impôt en Turquie, dans le présent et dans l'avenir.

Le Gouvernement Impérial ottoman s'interdit de faire aucune déduction ou réduction quelconque sur le payement des coupons et le remboursement des obligations.

Les frais de timbres à l'étranger sur les obligations du présent emprunt seront à la charge de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad.

Art. 15. — L'obtention de la cote des obligations des deux séries du présent emprunt dans les bourses européennes que la Deutsche Bank désignera, et les frais y relatifs seront à la charge de la Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad, et le Gouvernement Impérial ottoman interposera ses bons offices, à cet effet, par l'intermédiaire de ses Ambassades.

Le Ministre des Finances et le président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane signeront les prospectus et déclarations nécessités par l'émission des deux séries du présent emprunt.

Art. 16. — Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve le droit de retirer de la circulation à toute époque les obligations de l'emprunt qui font l'objet du présent contrat, en les remboursant au pair après un prévis public d'au moins deux mois.

Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve également le droit de procéder, à toute époque, et au profit du Gouvernement Impérial ottoman, à une conversion des deux séries dudit emprunt moyennant le remboursement en effectif, au pair, des titres de cet emprunt encore en circulation, et leur substitution par d'autres titres portant un intérêt moins élevé.

Art. 17. — Tout différend pouvant surgir de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat sera réglé par voie d'arbitrage. Chacune des parties intéressées dans le différend nommera un arbitre dans le délai d'un mois.

En cas de désaccord entre les arbitres, ceux-ci nommeront un surarbitre, dont la décision devra être définitive et exécutoire pour toutes les parties contractantes.

Fait en triple à Constantinople le 20 mai 1324 (2 juin 1908).

Le Ministre des Finances :
(cachet) ZIA.

Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad :
ED. HUGUENIN, Administrateur-Délégué.
CH. HELFFERICH, Administrateur.

Pour la Deutsche Bank :
ED. HUGUENIN.
CH. HELFFERICH.

Le Président de la Dette publique ottomane :
Commandant LEON BERGER.

APPENDICE VI

CONVENTION ADDITIONNELLE (1908)

Convention additionnelle faisant suite à la Convention du 20 février 1318 (5 mars 1903), du Chemin de Fer de Bagdad pour la Construction de la Ligne de Bagdad, à partir de la Station de Boulgourlou jusqu'à la localité dite Hélif, près de Mardine, et d'un Embranchement de Tel-Habesch à Alep.

Le Gouvernement Impérial a décidé de prolonger la ligne de Bagdad depuis Boulgourlou jusqu'à la localité dite Hélîf, située aux abords de Mardine, et de construire un embranchement de Tel-Habesch à Alen. La longueur de cette ligne et de l'embranchement est d'environ 840 kilomètres.

L'excédent des revenus concédés à la Dette publique ayant été affecté au prolongement de la ligne de Bagdad, la garantie pour ces 840 kilom. de ligne sera payée sur les excédents des revenus concédés à la Dette publique, à raison de 11.000 fr. par kilomètre, excédents des revenus concédés à la Dette publique, à raison de 11.000 francs par kilomètre, en conformité de l'article 35 de la Convention de Bagdad. Etant entendu que si l'excédent en question n'est pas suffisant pour la garantie de ces 840 kilom., l'insuffisance qui serait constatée à la fin d'une année sera comblée par les premières recettes des aghnams des vilayets de Koniah et d'Adana afférentes à l'année suivante, ainsi que par les premières recettes des aghnams des vilayets d'Alep, après déduction de la part affectée au payement de l'indemnité de guerre.

Quant aux frais d'exploitation, ils seront garantis en premier lieu par les recettes brutes de ces 840 kilom., étant entendu que si les recettes brutes de cette ligne étaient inférieures au chiffre de 4.500 francs par kilomètre stipulé à l'article 35 de la convention de Bagdad, la différence qui serait constatée à la fin de l'année sera réglée, elle aussi, sur l'excédent des revenus concédés à la Dette publique affecté à la garantie de la ligne, si ledit excédent y suffit ; et, dans le cas contraire, la différence sera, de même que l'insuffisance de la garantie, comblée par les premières recettes des aghnams des trois vilayets en question de l'année suivante.

Bien que, suivant les stipulations de l'article 3 de la convention du 20 février 1318 (5 mars 1903), les plans et projets des sections à construire doivent être présentés au Ministère du Commerce et des Travaux publics dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de concession de chaque section, après mise à exécution des stipulations de l'article 35 afférentes à ladite section, et que les plans et projets en question doivent être examinés et approuvés par ledit Ministère dans un délai de trois mois à partir de leur présentation, comme il ne serait pas possible de compléter les études dans le délai de huit mois prévu à l'article 3, il a été décidé que les plans et projets de la partie comprise entre Boulgourlou-Tel-Habesch et Alep seront présentés au Ministère du Commerce et des Travaux publics dans un délai d'un an, compté à partir de la date de l'échange de la présente convention additionnelle, que les plans et projets de la partie comprise entre Tel-Habesch et Hélif seront présentés dans un délai de trois ans, toujours compté à partir de la même date ; que le délai pour l'approbation des plans et projets par ledit Ministère sera porté à quatre mois ; et que la construction de ces 840 kilom. de ligne achevée dans un délai de huit ans compté à partir de la date de l'échange de la présente convention additionnelle.

Le service des obligations à émettre en conformité de l'article 35 de la convention du Chemin de Fer de Bagdad pour l'exécution des 840 kilom. de ligne susmentionnes sera réglé par une convention spéciale simultanément avec la présente convention additionnelle.

La présente convention additionnelle a, conformément à l'iradé Impérial promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan,

été faite en double, signée et échangée à Constantinople le 3 djémazi-ul-ewel 1326 (le 20 mai 1324 (2 juin 1908).

Société Impériale ottomane du Chemin de Fer de Bagdad:
ED. HUGUENIN, Administrateur-Délégué.
CH. HELFFERICH, Administrateur.

Sceau du Ministère du Commerce et des Travaux publics,
ZIHNI.

Certifié conforme à l'original :

Le Directeur du Bureau de Traduction du
Ministère du Commerce et des Travaux publics,
BOGHOS.

AURILLAC — IMPRIMERIE MODERNE

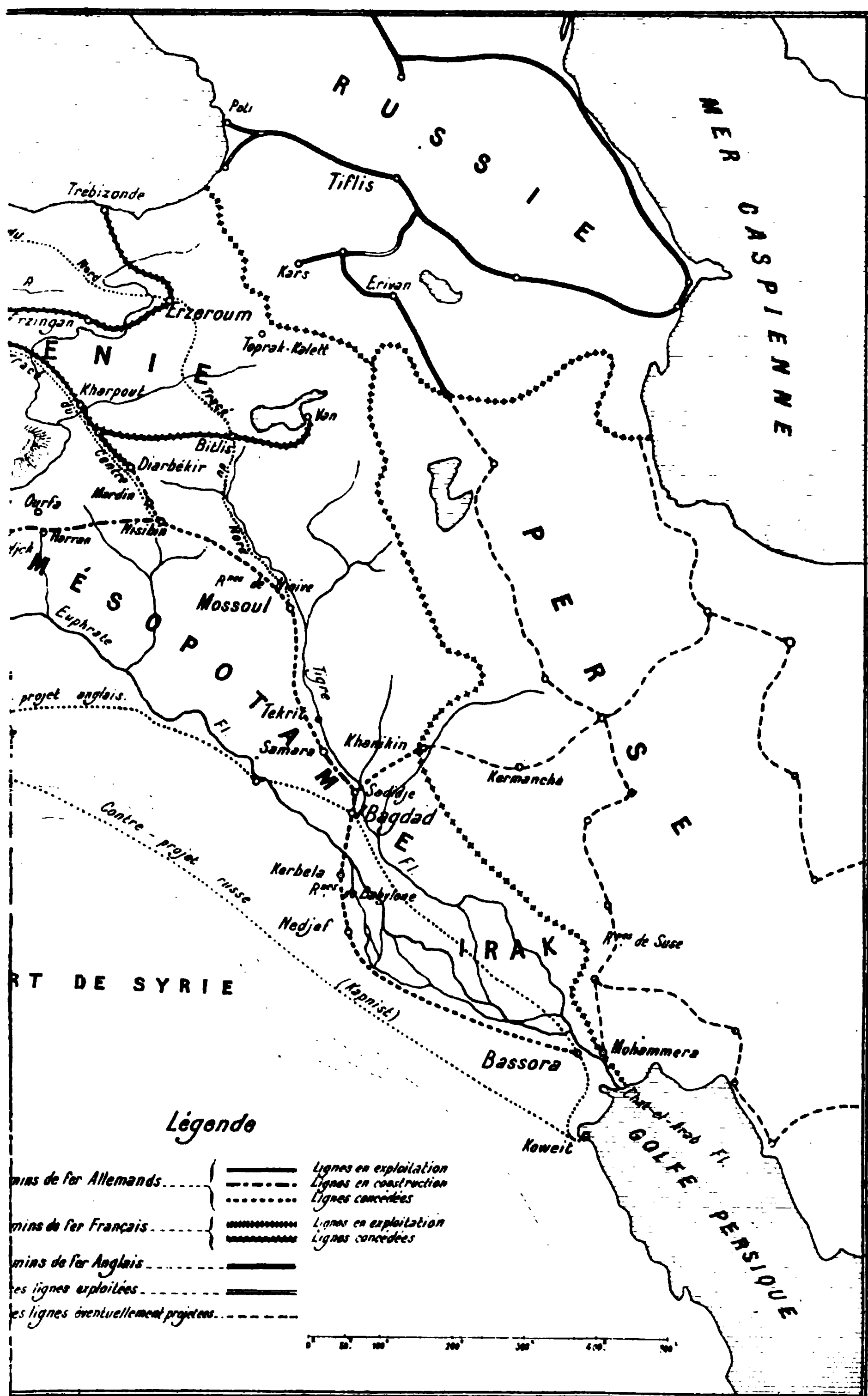

RUSSIE
MER CASPIENNE
Poti
Trébizonde
Tiflis
Kars
Erivan
Erzeroum
Toprak-Kalett
Kharpout
Van
Bitlis
Diarbékir
Mardin
Ourfa
Nisibin
Harran
MÉSOPOTAMIE
Mossoul
Euphrate
PERSE
Tigre
Tekrit
Samara
Khanikin
Kermanché
Sadidje
Bagdad
Kerbela
Nedjef
IRAK
Rnes de Suse
DE SYRIE
Contre-projet russe
(Kapnist)
projet anglais
Mohammera
Bassora
Koweit
GOLFE PERSIQUE
Légende
Lignes en exploitation
Lignes en construction
Lignes concédées
Lignes en exploitation
Lignes concédées
mins de fer Allemands
mins de fer Français
mins de fer Anglais
es lignes exploitées
es lignes éventuellement projetées

TABLE DES MATIÈRES